PLACE À LA CROISSANCE

De meilleurs choix pour un meilleur avenir

PLAN DE CROISSANCE

pour la région élargie du Golden Horseshoe

Ontario

Document de discussion
Été 2004

104-07478/

Table des matières

Message du ministre du Renouvellement de l'infrastructure publique i

Dites-nous ce que vous pensez : participez à la planification d'un Ontario meilleur iii

Introduction 1

Nouvelle conception de la croissance pour le moteur économique du Canada 1

Vers la création d'un plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe 3

Un élément clé de notre prospérité et de nos stratégies pour renforcer les collectivités 4

Lieux et mode de croissance 8

Densification et aménagement compact 11

Centres urbains prioritaires 15

Zones de croissance future 19

Vigueur économique 24

Petites villes et collectivités rurales 26

Infrastructure pour soutenir la croissance 28

Réseau de transport régional intégré 30

Services d'eau et d'eaux usées durables 39

Protection des ressources précieuses 42

Protection des ressources en eau 42

Protection des systèmes du patrimoine naturel et des espaces verts 44

Création de la ceinture de verdure du Golden Horseshoe 46

Ressources agricoles 48

Ressources en agrégats minéraux 50

Mise en oeuvre : droit devant 53

Leadership et partenariat de la province 53

Outils pour une mise en oeuvre efficace 55

Cadre législatif 57

Suivi et examen 58

Prochaines étapes 60

Annexe 62

Message du ministre du Renouvellement de l'infrastructure publique

Au nom du gouvernement McGuinty, je vous invite à nous dire ce que vous pensez de notre document de discussion sur le plan de croissance que nous proposons pour la région élargie du Golden Horseshoe. Les Ontariennes et les Ontariens nous ont demandé d'apporter les changements réels et positifs nécessaires pour bâtir des collectivités vigoureuses et prospères, jouissant d'un environnement sain et d'une excellente qualité de vie. Nous répondons en agissant aujourd'hui, afin que les futures générations ne portent pas le fardeau des nombreux défis auxquels nous faisons face aujourd'hui, comme l'expansion tentaculaire et l'engorgement des routes.

La vigueur de la province repose sur la vigueur de ses collectivités. D'ici 2031, plus de quatre millions de personnes se seront installées en Ontario et plus de deux millions d'emplois seront créés. Un pourcentage important de ces personnes s'installeront dans la région élargie du Golden Horseshoe. Nous devons nous assurer que nous sommes capables d'accommoder cette croissance pour que les gens disposent de l'espace nécessaire pour vivre, travailler et se divertir.

L'Ontario a toujours su planifier la croissance de manière à assurer une bonne qualité de vie à toutes et à tous. Toutefois, nous accusons du retard pour ce qui est de répondre aux besoins en infrastructure publique que cette croissance entraîne.

Le plan de croissance que nous proposons est complexe et fondamentalement important. Ce sera le premier du genre jamais élaboré en Ontario. Il présentera une vision claire et formulera un plan à long terme pour la croissance dans la région élargie du Golden Horseshoe.

Le plan de croissance proposera une stratégie pour revitaliser les collectivités de la région élargie du Golden Horseshoe au moyen de solutions créatives dans des domaines importants :

- les endroits où nous devons favoriser la croissance et les façons dont nous devons le faire;
- l'infrastructure requise pour appuyer cette croissance;
- les acquis les plus précieux que nous devons protéger.

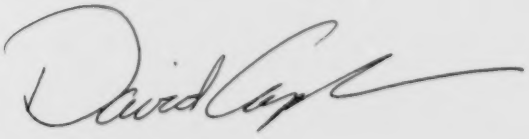
Finalement, ce plan de croissance décrira des moyens de mettre en oeuvre cette stratégie afin qu'il puisse être un véritable outil pour la prise de décisions coordonnée et les investissements dans l'infrastructure en fonction des priorités. Ce plan s'intégrera aussi au plan stratégique décennal d'investissement dans l'infrastructure de l'Ontario également en cours d'élaboration.

Les dirigeants municipaux et communautaires ont demandé à la province d'assumer un rôle de chef de file pour établir des villes, des agglomérations et des zones rurales solides et attrayantes. C'est ce que nous faisons, mais nous ne pourrons obtenir les résultats escomptés si nous travaillons seuls. Les municipalités, les autres paliers de gouvernement, le secteur privé, les groupes communautaires et les établissements d'enseignement doivent faire partie des solutions.

Eux aussi veulent savoir comment s'organisera la croissance de cette grande région au cours des 30 prochaines années et souhaitent qu'un plan solide soit élaboré. Le plan de croissance répondra à ce besoin. Il désignera les centres urbains prioritaires où la nouvelle croissance économique et démographique sera encouragée tout en assurant une meilleure qualité de vie et en préservant l'environnement.

Je souhaite savoir ce que vous pensez du présent document de discussion. Nous tiendrons des séances d'information publiques et vous encourageons à soumettre vos commentaires par écrit. Veuillez lire ce document, participer à une séance d'information, visiter notre site Web et nous envoyer vos commentaires. Vous pouvez exprimer votre point de vue de diverses façons et il me tarde de savoir ce que vous pensez.

Le ministre,



David Caplan

Dites-nous ce que vous pensez : participez à la planification d'un Ontario meilleur

Le gouvernement de l'Ontario veut recueillir les commentaires du public sur les stratégies présentées dans le présent document de discussion. La mise en place de notre vision stratégique exigera la participation de tous les intervenants. Les gouvernements, les institutions, les groupes communautaires, les entreprises et les résidents doivent tous travailler ensemble.

Nous organiserons des séances d'information un peu partout dans la région élargie du Golden Horseshoe au début de l'été de 2004. Nous tiendrons ensuite compte des commentaires et d'autres études techniques pour élaborer un plan final et le publier à la fin de 2004.

Vous pouvez remplir un questionnaire de sondage en ligne et soumettre vos commentaires par voie électronique à www.placestogrow.pir.gov.on.ca

Vous pouvez aussi nous faire parvenir vos commentaires par écrit à :

Plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe

Ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique
Secrétariat des initiatives de croissance intelligente
777, rue Bay, 16e étage
Toronto ON M5G 2E5

Télécopieur : 416 585-7639

Courriel : placestogrow@pir.gov.on.ca

Pour obtenir de plus amples renseignements ou commander des exemplaires supplémentaires du document de discussion, veuillez appeler notre ligne sans frais au 1 866 479-9781. Si vous appelez de la région de Toronto, composez 416 585-6746.

Veuillez nous faire parvenir vos commentaires d'ici le 24 septembre 2004.

Introduction

Nouvelle conception de la croissance pour le moteur économique du Canada

La région élargie du Golden Horseshoe est l'une des régions d'Amérique du Nord qui connaît la croissance la plus rapide. Elle est le moteur économique de l'Ontario et du Canada. En préparant et en diffusant le plan de croissance que décrit le présent document de discussion, le gouvernement de l'Ontario reconnaît cette réalité et il prend les mesures nécessaires.

Cette région attire les nouveaux immigrants et des gens d'autres régions du Canada pour sa qualité de vie enviable et ses débouchés économiques. Elle offre aux gens la possibilité de se bâtir un avenir prospère. Il est essentiel que nous continuions d'assurer un niveau de vie élevé, la prospérité économique et des emplois de qualité dans toute la région élargie du Golden Horseshoe.

Au cours des dix dernières années, les régions urbaines d'Amérique du Nord et du monde entier se concurrencent afin d'attirer les emplois de haute qualité et les investissements dans les industries innovatrices. Les innovateurs ont reconnu que les régions urbaines permettent une concentration de ressources publiques et privées, c'est-à-dire les compétences, les connaissances, la créativité, les investissements, l'infrastructure et les ressources naturelles qui propulsent le développement économique. Elles se concurrencent pour améliorer la qualité de vie au sein de leurs collectivités de manière à attirer les travailleurs talentueux, les investissements futurs et l'innovation.

La région élargie du Golden Horseshoe possède un avantage marqué sur la concurrence. Notre population fortement instruite, nos abondantes richesses naturelles et notre tradition de planification communautaire nous ont donné une qualité de vie admirée partout en Amérique du Nord. Nous ne pouvons cependant pas nous reposer sur nos lauriers, car nous pouvons et devons planifier l'avenir.

De toute évidence, nous pouvons et devons mieux planifier en vue de l'avenir et relever les défis qui nous attendent. Par exemple, la congestion véhiculaire a accru le temps de navettage et diminué la qualité de l'air. Des investissements ont alors été faits dans de nouvelles routes au lieu d'être

Carte 1 : Territoire du Plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe

Introduction

Nouvelle conception de la croissance pour le moteur économique du Canada

La région élargie du Golden Horseshoe est l'une des régions d'Amérique du Nord qui connaît la croissance la plus rapide. Elle est le moteur économique de l'Ontario et du Canada. En préparant et en diffusant le plan de croissance que décrit le présent document de discussion, le gouvernement de l'Ontario reconnaît cette réalité et il prend les mesures nécessaires.

Cette région attire les nouveaux immigrants et des gens d'autres régions du Canada pour sa qualité de vie enviable et ses débouchés économiques. Elle offre aux gens la possibilité de se bâtir un avenir prospère. Il est essentiel que nous continuions d'assurer un niveau de vie élevé, la prospérité économique et des emplois de qualité dans toute la région élargie du Golden Horseshoe.

Au cours des dix dernières années, les régions urbaines d'Amérique du Nord et du monde entier se concurrencent afin d'attirer les emplois de haute qualité et les investissements dans les industries innovatrices. Les innovateurs ont reconnu que les régions urbaines permettent une concentration de ressources publiques et privées, c'est-à-dire les compétences, les connaissances, la créativité, les investissements, l'infrastructure et les ressources naturelles qui propulsent le développement économique. Elles se concurrencent pour améliorer la qualité de vie au sein de leurs collectivités de manière à attirer les travailleurs talentueux, les investissements futurs et l'innovation.

La région élargie du Golden Horseshoe possède un avantage marqué sur la concurrence. Notre population fortement instruite, nos abondantes richesses naturelles et notre tradition de planification communautaire nous ont donné une qualité de vie admirée partout en Amérique du Nord. Nous ne pouvons cependant pas nous reposer sur nos lauriers, car nous pouvons et devons planifier l'avenir.

De toute évidence, nous pouvons et devons mieux planifier en vue de l'avenir et relever les défis qui nous attendent. Par exemple, la congestion véhiculaire a accru le temps de navettage et diminué la qualité de l'air. Des investissements ont alors été faits dans de nouvelles routes au lieu d'être

Carte 1 : Territoire du Plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe

affectés à l'infrastructure de transport en commun. L'expansion tentaculaire a éloigné les familles de leur domicile et empiété sur les espaces verts, les terres agricoles et les ressources naturelles; certains aménagements ont été réalisés de manière désordonnée. La croissance rapide de la région a compromis la capacité des municipalités de trouver des solutions et de gérer les nouveaux aménagements. Or, les gouvernements précédents en rejetaient souvent la responsabilité sur leurs partenaires plutôt que de bâtir des relations de collaboration.

Le gouvernement McGuinty ne laissera pas passer cette occasion de rehausser la compétitivité de la région qui deviendra bientôt la troisième région nord-américaine en importance. Nous reconnaissons l'importance d'accommoder la croissance de manière à maintenir la qualité de vie élevée dont jouit notre population et d'offrir la stabilité et des avantages intéressants aux entreprises qui doivent décider de l'endroit où elles créeront des emplois et investiront. Nous reconnaissons que les régions urbaines deviennent des plaques tournantes de la commercialisation et de la concurrence ainsi que des aimants pour les travailleurs aux compétences élevées, qui sont si essentielles à l'innovation et à la productivité. Puisque les régions urbaines se font concurrence pour attirer ces ressources, nous ne pouvons plus nous permettre de penser à court terme ou municipalité par municipalité.

Par ce plan de croissance, le gouvernement provincial fera preuve de leadership en adoptant une perspective à long terme pour la croissance régionale. Cette perspective inspirera les décisions cruciales et les investissements dans l'infrastructure de tous les paliers de gouvernement, au bénéfice des résidents et des entreprises de toutes tailles pour les 30 prochaines années.

Le gouvernement de l'Ontario a adopté une nouvelle manière de planifier et de budgétiser. Nous jugerons de nos actions et de nos investissements, et nous espérons que les autres feront de même, en fonction de résultats valables revêtant de l'importance pour la population et les collectivités. Les décisions que prendra le gouvernement relativement aux lieux où se produira la croissance, à la manière dont elle se produira, aux endroits à protéger et aux éléments de notre infrastructure dans lesquels nous investirons ne seront réussies que si nous éliminons les problèmes causés par la croissance. Nous réussirons à condition d'encadrer la croissance de manière à assurer une plus grande prospérité pour notre population, à rehausser la qualité de vie, à freiner l'étalement urbain dans nos collectivités, et à améliorer la santé de la population grâce à la protection de nos espaces verts et de nos ressources naturelles.

Vers la création d'un plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe

Au cours des prochains mois, le gouvernement de l'Ontario concrétisera sa vision pour la croissance dans un plan qui orientera un vaste éventail de dossiers – la planification de l'aménagement du territoire, l'aménagement urbain, le logement, les services locaux, les transports, l'infrastructure environnementale et le développement économique. Nous veillerons à la prise de décisions avisées et rentables qui nous permettront d'obtenir les résultats que nous escomptons pour la prospérité de la région élargie du Golden Horseshoe.

Afin de fournir une vision et une stratégie provinciales pour la gestion de la croissance dans la région au cours des 30 prochaines années, nous prendrons les mesures suivantes :

- déterminer les endroits où nous voulons que la croissance se produise en repérant les centres urbains prioritaires, en renforçant les liens dans le domaine des transports et en favorisant un aménagement plus compact dans les secteurs urbains dans le but de maximiser les avantages de la nouvelle croissance;
- veiller à la protection et à la gestion des espaces verts, des systèmes naturels et des terres agricoles de grande valeur pour qu'ils continuent à procurer tous leurs avantages à l'Ontario sur le plan environnemental, social et économique;
- utiliser les outils qui sont à notre disposition pour réaliser ces objectifs :
  - investir stratégiquement dans l'infrastructure pour qu'elle appuie nos priorités de croissance;
  - créer un cadre de planification législatif et réglementaire qui favorise une plus grande collaboration entre la province et ses partenaires afin d'accommoder la croissance de façon stratégique;
  - fournir une gamme de nouveaux outils de réglementation et d'outils financiers afin d'aider les municipalités et les autres intervenants à attirer et à localiser la croissance, tout en protégeant les éléments auxquels nous tenons.

Le plan stratégique visant à améliorer la qualité de vie du **district régional du grand Vancouver** cible la population, le logement et l'emploi pour l'ensemble de la région et pour les municipalités désignées en tant que zones de croissance. Le ciblage de la croissance dans ces zones permet à un plus grand nombre de personnes de vivre plus près de leur lieu de travail et de faire une meilleure utilisation des transports en commun et des services communautaires. L'objectif de ce plan est de concentrer 70 % de la croissance prévue d'ici 2021 à l'intérieur des zones de croissance.

La stratégie de gestion de la croissance adoptée par **la région de Waterloo** porte sur les 40 prochaines années. Elle prévoit notamment la mise en place d'une ligne de démarcation qui délimitera l'espace urbain de la région, d'un corridor central de transports en commun qui comportera un train léger sur rail reliant les principales destinations, d'une stratégie de protection des espaces verts qui aidera à définir, à relever et à protéger les éléments et les liens naturels, et d'un corridor de réurbanisation qui accueillera la majeure partie des projets de densification et des emplois futurs.

En concentrant l'aménagement dans les centres urbains prioritaires, nous rehaussons la qualité de vie de la population et favorisons la croissance économique. En dirigeant la croissance vers les secteurs où la capacité de fournir des services aux nouveaux aménagements existe déjà ou peut être obtenue de la façon la plus efficiente, nous construirons des collectivités dynamiques dont la population pourra obtenir à proximité les services dont elle a besoin. Nous nous assurerons de disposer de choix mieux pensés et plus abordables pour ce qui est de l'endroit où nous vivrons et de la manière dont nous nous rendrons au travail. Nous réduirons les coûts de construction et de viabilisation des nouvelles résidences et des nouveaux locaux pour les entreprises.

Nous mettrons en place les conditions propices à la formation de grappes d'industries interreliées et complémentaires qui s'installeront dans la région et se feront concurrence, pour que l'Ontario soit un chef de file de l'innovation. Nous maximiserons la productivité de la main-d'oeuvre diversifiée, hautement compétente, très instruite et créatrice de l'Ontario, une source principale de notre force. Et nous protégerons mieux les zones naturelles que la population ontarienne apprécie grandement parce qu'elles leur apportent de la prospérité, protègent leur santé et leur procurent des loisirs.

Un élément clé de notre prospérité et de nos stratégies pour renforcer les collectivités

Le plan de croissance que le gouvernement proposera est un élément clé des initiatives provinciales visant à assurer la prospérité future de l'Ontario et à renforcer ses collectivités:

- **Protection de la salubrité de l'eau, de la qualité de l'air et des espaces verts**. Le plan de croissance misera sur le travail réalisé par le Groupe d'étude sur la ceinture de verdure, l'initiative de planification de la protection des sources d'eau à l'échelle des bassins versants et la réforme de la planification afin de protéger les espaces verts, les terres agricoles, les ressources naturelles et les sources d'alimentation en eau à l'échelle des bassins versants aujourd'hui et dans l'avenir.
- **Réforme de la planification**. La vision stratégique du gouvernement sera intégrée à l'examen de la Déclaration de principes provinciale, à la *Loi sur l'aménagement du territoire* et à la réforme de la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Bien qu'il aille dans le même sens que la réforme de la planification, le plan de croissance donnera des orientations plus précises aux municipalités de la région élargie du Golden Horseshoe.
- **Transport**. Le plan permettra de désigner un réseau de transport intégré qui reliera la région aux grands marchés des États-Unis et d'autres régions du Canada, ainsi que les localités

qui se trouvent à l'intérieur de la région élargie du Golden Horseshoe. Le travail de la Régie des transports de la région du grand Toronto sera essentiel à l'application des directives en matière de transport du plan de croissance.

- **Planification de l'infrastructure**. Le plan de croissance fournira des orientations qui contribueront à la prise de décisions dans le cadre du plan stratégique décennal d'investissement dans l'infrastructure que prépare le ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique. La stratégie de croissance nous permettra de planifier notre infrastructure à plus grande échelle et à plus long terme et de savoir ce que seront le coût et le mode de financement des nouveaux projets d'aménagement.
- **Plan visant à édifier des collectivités rurales fortes**. Le plan de croissance aura pour but de s'assurer que les localités rurales de la province jouissent également d'économies prospères, d'un riche patrimoine culturel et naturel et d'une bonne qualité de vie. Il aidera les petites villes qui subissent les pressions de l'urbanisation et souhaitent préserver leur caractère de petites villes ou leur environnement rural.
- **Partenariats**. La mise en oeuvre du plan exigera la collaboration de tous les paliers de gouvernement et de tous les secteurs. Nous devons tirer profit des relations uniques entre la province et ses partenaires municipaux afin de coordonner les décisions sur l'aménagement du territoire, le transport, la création de logements, la planification environnementale et le développement économique.

La stratégie de croissance fait fond sur le travail réalisé par de nombreux partenaires, qui comprennent des municipalités, agences, organismes et commissions tels les suivants : Comité des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario, Toronto Board of Trade, Neptis Foundation, Université de Toronto, commissaires à la planification régionale de l'Ontario, Pembina Institute et diverses chambres de commerce.

Potentiel de croissance dans la région élargie du Golden Horseshoe

Au cours de la période de 30 ans de 2001 à 2031, la région élargie du Golden Horseshoe devrait s'accroître de près de quatre millions de personnes. Environ deux millions d'emplois seront créés au cours de cette période. Chaque année, environ 50 % des nouveaux immigrants au Canada viennent s'y installer[1].

L'importance et les avantages de la nouvelle croissance sont évidents. Notre société et notre diversité culturelle font notre force et maintiennent la croissance. C'est grâce à cette croissance si la région génère près des deux tiers du PIB de l'Ontario et près du tiers de la production canadienne[2].

Mais nous devons exploiter le potentiel de cette croissance en planifiant de façon stratégique. Les terres se font rares. Nous avons

Dans la région du grand Toronto, plus de 154 000 acres de terres ont été aménagées à des fins urbaines depuis 1993, ce qui représente 9 % du territoire total de la région.

Au cours des dix dernières années, la région du grand Toronto est arrivée au troisième rang en Amérique du Nord pour ce qui est du taux de croissance démographique et du taux de croissance de l'emploi.

besoin de terrains pour le logement, les espaces ouverts, les loisirs, les emplois, le commerce au détail, le transport et l'agriculture. Si nous continuons à consommer les terres pour l'aménagement urbain au même rythme qu'au cours des 30 dernières années, nous compromettrons les facteurs financiers, sociaux et environnementaux qui rendent la région si attrayante pour les nouveaux résidents et extrêmement propice à la croissance économique.

- Si le statu quo est maintenu, les nouvelles constructions élimineront 1 000 kilomètres carrés de terres agricoles à fort rendement d'ici 2031, soit deux fois la superficie de Toronto[3].
- La congestion véhiculaire continuera d'empirer au cours des 30 prochaines années. Le temps du navettage dans la RGT pourrait augmenter de 45 %[4]. L'engorgement des autoroutes de la série 400 nous coûte déjà plus de 2 milliards par an en productivité perdue[5].
- Notre environnement en souffrira. La qualité de l'air déclinera car les émissions d'automobiles vont augmenter de 42 %[6]. Déjà, le nombre d'avis de smog dans la RGT est passé de 1 en 1993 à 20 en 2003[7].
- Il pourrait devenir plus difficile de trouver un logement abordable. Dans la RGT à l'heure actuelle, 20 % de l'ensemble des ménages et 35 % des ménages qui sont locataires éprouvent des difficultés liées à l'abordabilité du logement[8].
- Un aménagement plus compact pourrait nous faire économiser 20 % des coûts d'infrastructure comparativement aux modèles de croissance actuels[9].

Pour renverser cette tendance et tirer pleinement parti des possibilités qu'offriront les nouveaux aménagements au cours des 30 prochaines années, nous devons mettre en oeuvre une vision stratégique pour nous assurer que la nouvelle croissance est saine et qu'elle contribue à la prospérité et à la viabilité de nos collectivités. Pour ce faire, nous devons maximiser les avantages de la croissance tout en en réduisant les coûts au minimum.

La province a une longue expérience en matière de gestion de la croissance; elle a commencé à gérer la croissance dans le Centre de l'Ontario en 1960. Les principales initiatives prises pour la RGT comprennent : le *Toronto Centred Region Plan*, le *Central Ontario Lakeshore Urban Complex (1974)*, *Shaping Growth in the GTA (1992)*, le *Report of the GTA Task Force (1996)* et les travaux récents du Comité de croissance intelligente du Centre de l'Ontario.

Notre expérience en matière de planification, la diversité de notre population ainsi que nos ressources naturelles et nos espaces verts abondants font de la région le point de mire en Amérique du Nord. Toutefois, nous n'avons pas répondu à ces attentes récemment. Le gouvernement s'attache à rétablir la place de l'Ontario au rang des compétences qui sont dans le peloton de tête pour ce qui est d'attirer et de récolter les avantages de la nouvelle croissance.

Une vision pour la région élargie du Golden Horseshoe

En 2031, la région élargie du Golden Horseshoe sera avant tout un endroit exceptionnel où vivre, les collectivités de cette région s'appuieront sur une économie solide, un environnement propre et sain et une équité sociale.

La région élargie du Golden Horseshoe offrira de nombreuses options sur le plan du mode de vie. Le dynamisme, la sécurité, la productivité et la qualité de vie des régions urbaines et rurales favoriseront le bien-être des collectivités et des individus. La zone bénéficiera d'infrastructures modernes, bien entretenues et construites conformément à un plan global de croissance. Les résidents auront facilement accès au logement, aux produits alimentaires, aux établissements d'enseignement et de santé, aux activités culturelles, aux loisirs et aux technologies de l'information.

Il sera facile de se déplacer. Un réseau de transport intégré offrira diverses options à la population pour se déplacer facilement tant à l'intérieur des agglomérations urbaines de la zone qu'entre celles-ci. Le transport en commun sera rapide, commode et abordable. Les routes demeureront un mode de transport important, mais elles ne constitueront qu'une option parmi plusieurs autres aussi efficaces et très utilisées. La marche et le vélo seront des options pratiques qui s'intégreront dans nos systèmes de transport urbains.

Sur le plan environnemental, la zone bénéficiera d'un air, d'un sol et d'une eau propres. La moraine d'Oak Ridges, l'escarpement du Niagara et d'autres particularités naturelles d'importance seront protégés à perpétuité. Ils constitueront les principales pierres d'assise d'un système régional de mise en valeur du patrimoine naturel. Les rivières, cours d'eau, forêts et espaces naturels de la région seront protégés et facilement accessibles aux résidents souhaitant en admirer la beauté. Dans nos petites et grandes villes et nos collectivités rurales, des espaces libres donneront aux résidents un sentiment d'appartenance et d'identité.

Les terres agricoles exceptionnelles de la région seront protégées pour les prochaines générations. L'agriculture sera un secteur viable.

Dans l'ensemble de la region, les agglomérations urbaines seront caractérisées par des schémas d'aménagement et de développement groupé. Elles offriront diverses options sur les plans du mode de vie, du travail et des activités culturelles. La zone sera arrivée à maturité sur le plan économique et constituera une puissance mondiale à ce chapitre. Elle deviendra la principale porte d'entrée du Canada pour les gens du monde entier.

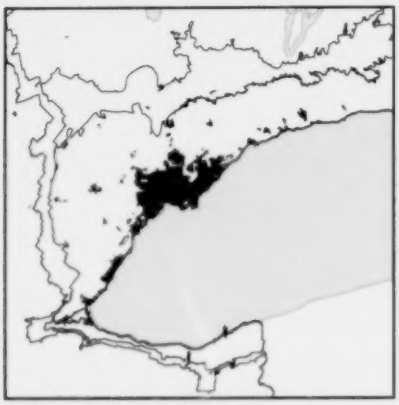
La région du grand Toronto sera une métropole internationale prospère offrant un secteur riverain exceptionnel. Et au coeur de cette métropole et de la zone se trouvera Toronto, centre d'influence réputé sur les plans du commerce, de la culture et de l'innovation.

Tout cela fera en sorte que cette région sera un endroit où les résidents bénéficieront d'un niveau de vie élevé et d'une qualité de vie sans pareille dans le monde entier.

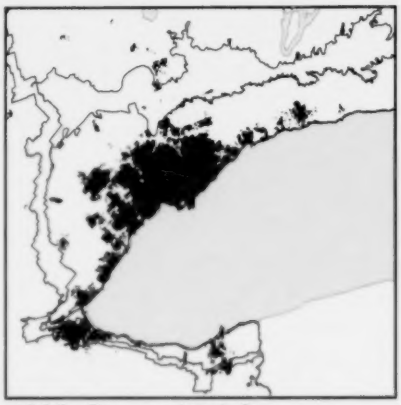
Comité des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario, avril 2003

Lieux et mode de croissance

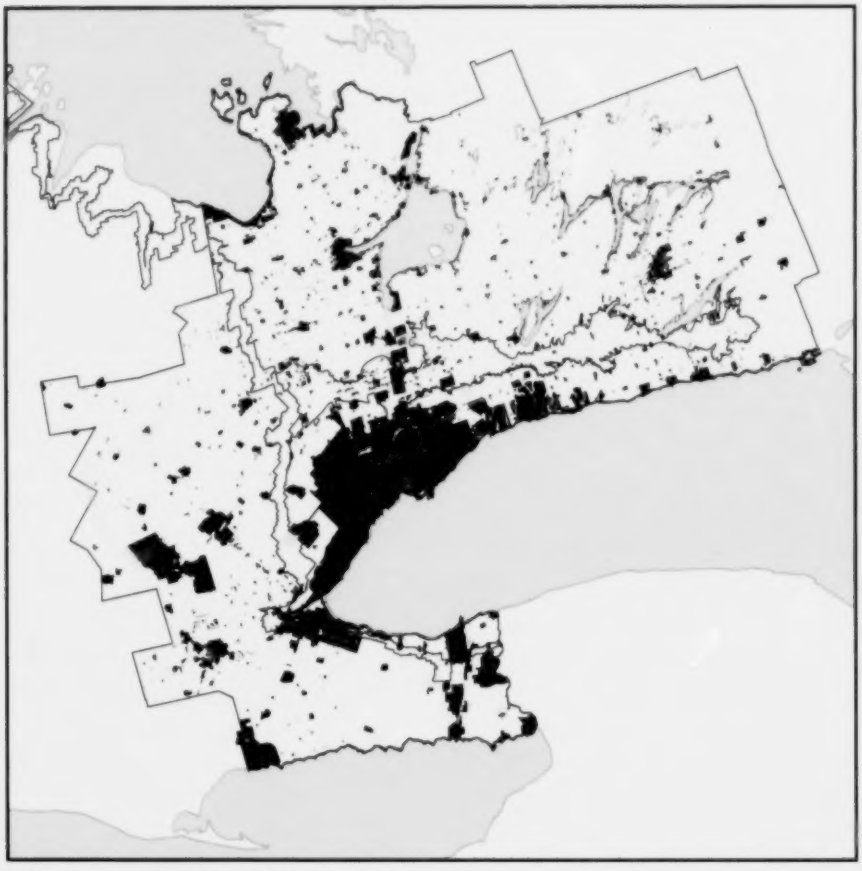
Tendances historiques de la croissance dans la région élargie du Golden Horseshoe



1967 : Zones urbanisées



1992 : Zones urbanisées



2004 : Zones habitées désignées

Carte 2004 : Les zones habitées désignées montrent des données tirées des plans officiels des municipalités de palier supérieur, des municipalités de secteur et des municipalités à palier unique, et elles tiennent compte des terres désignées pour l'aménagement jusqu'en 2021. Sources : ministère des Richesses naturelles, ministère des Affaires municipales et du Logement, ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique et l'ancienne Commission des services du grand Toronto [Greater Toronto Services Board].

Le plan de croissance assurera qu'au fur et à mesure que la région élargie du Golden Horseshoe prendra de l'expansion au cours des 30 prochaines années, les résidents continueront de jouir d'une bonne qualité de vie.

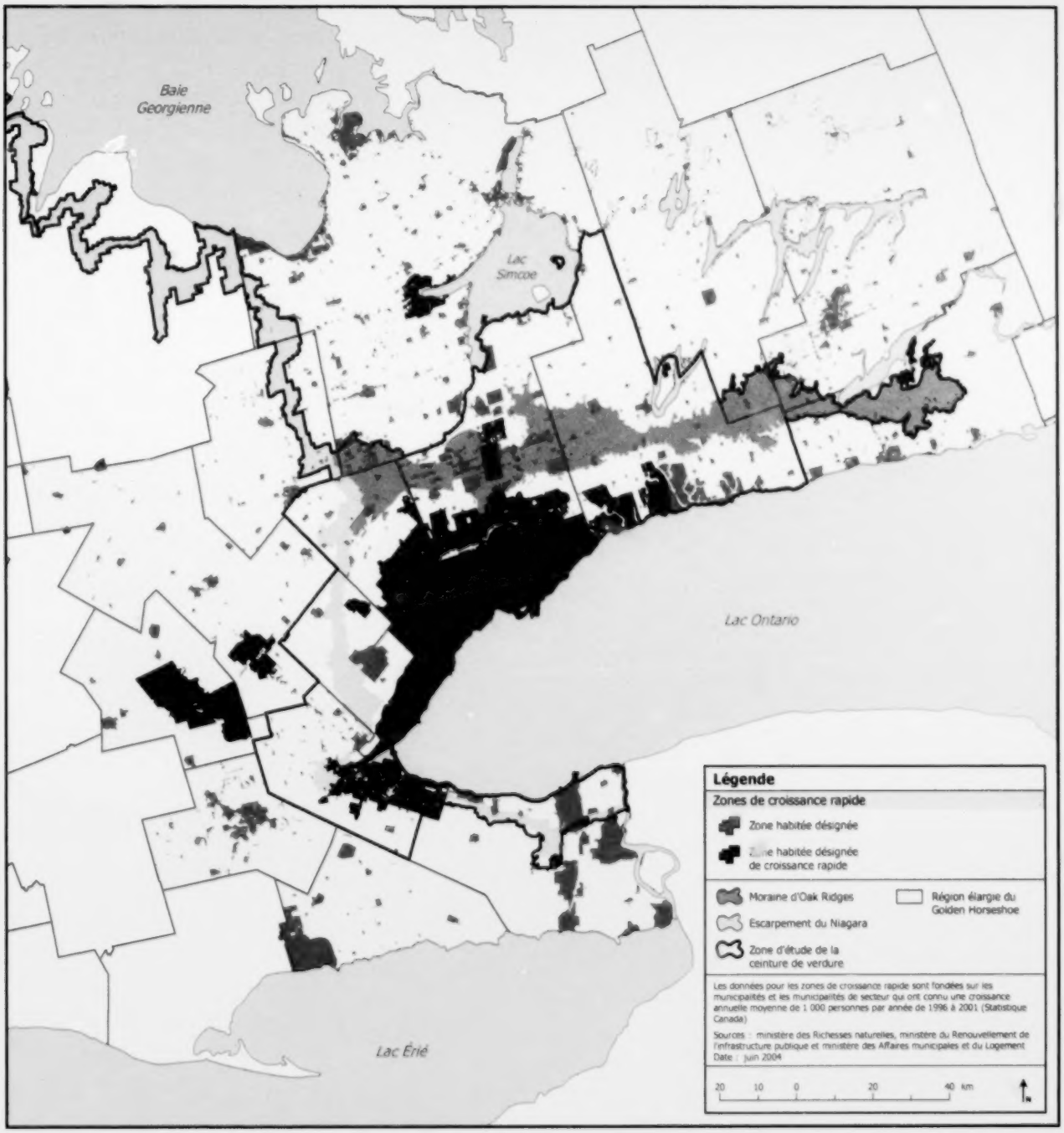
Qui plus est, il fera en sorte que les futures générations ne subiront pas le fardeau des décisions prises aujourd'hui.

Croissance démographique de 1981 à 2001

Depuis 20 ans, la région tout entière jouit d'une robuste croissance. Sa population est passée de quelque 5,4 millions d'habitants en 1981 à 7,8 millions de personnes en 2001. Quatre-vingt pour cent de cette croissance s'est produite dans la RGT et à Hamilton.

Toutes les régions du 905 ont connu une croissance rapide, leur population ayant doublé entre 1981 et 2001, alors que Hamilton et Toronto ont affiché une croissance plus modeste, soit environ 15 % au cours de cette période de 20 ans. En ce qui concerne les localités qui entourent la RGT et Hamilton, la croissance s'est concentrée dans les régions au nord et à l'ouest de la RGT, Barrie, Guelph et la région de Waterloo, comptant pour près de la moitié de la croissance dans la région environnante entre 1981 et 2001.

Carte 2 : Zones de croissance rapide



Croissance future

Compte tenu des tendances de croissance passées et actuelles, la population de la région élargie du Golden Horseshoe devrait s'accroître de près de 4 millions d'habitants pour s'établir à plus de 11 millions de personnes en 2031, ce qui représente une croissance d'environ 50 % sur les 25 années à venir. Environ 75 % de cette croissance devrait intervenir dans la RGT et à Hamilton, tandis que le reste devrait surtout se produire dans les grands centres urbains voisins.

Si la tendance actuelle se poursuit, la croissance au sein de la région élargie du Golden Horseshoe se concentrera essentiellement dans la RGT et dans les localités de Hamilton, Barrie et Waterloo-Wellington, comme l'indiquent les zones colorées en violet foncé sur la carte 2. Collectivement, ces régions représenteront plus de 90 % de la nouvelle croissance dans la région.

La plupart des municipalités de la région ont désigné les endroits où la croissance devrait se produire pendant la période de 20 ans de leurs plans officiels, bien qu'il y ait certaines municipalités dont les réserves de terres sont limitées (10 à 15 ans). De plus, au cours de ces périodes, les réserves de terres de faible, moyenne et haute densité peuvent également varier, les terres à faible densité étant généralement moins nombreuses que celles à moyenne et haute densité.

Ces régions urbaines, colorées en violet sur la carte 2, englobent l'enveloppe urbaine actuelle de la région élargie du Golden Horseshoe.

Une grande partie de cette enveloppe n'a pas encore été aménagée. Ce qui est, par exemple, le cas pour le tiers environ de la zone urbaine désignée de la RGT.

Diverses études indiquent qu'il y a suffisamment de terres disponibles dans l'enveloppe urbaine pour accommoder le gros de la croissance pendant les 15 à 25 prochaines années[10]. Cela signifie que les régions destinées à être aménagées ont la capacité d'accommoder une bonne partie des quatre millions de personnes supplémentaires prévues, même si le taux de croissance est similaire à celui d'aujourd'hui. En utilisant nos terres avec plus d'efficacité, nous réduirons les pressions sur nos limites urbaines et serons mieux en mesure de protéger les régions agricoles à fort rendement et les espaces verts.

Non seulement les lieux et le mode de croissance sont tributaires des réserves des terres disponibles mais ils sont également influencés par la tendance en matière de développement économique et dans la région et influent sur cette tendance.

Les entreprises s'installent dans les régions où il y a des travailleurs qualifiés, les coûts sont compétitifs, l'infrastructure est bonne et les employés peuvent trouver à se loger et jouir d'une bonne qualité de vie. Les économies les plus innovatrices et prospères se trouvent dans les endroits où il y a une riche diversité de gens, de compétences et de connaissances et une bonne qualité de vie.

Dans le même temps, en étant plus efficients et en aménageant surtout les zones urbaines établies, nous pouvons profiter des entreprises et de l'attrait des localités établies, appuyer nos centres économiques et d'emploi clés et améliorer la compétitivité de notre économie.

Objectifs du plan de croissance

Pour déterminer les lieux et le mode de croissance, cinq grands objectifs sont proposés en vue de tirer le meilleur parti des possibilités existantes pour accommoder la croissance avant de chercher de nouvelles zones de croissance :

1. **Densification et aménagement compact :** prôner l'utilisation efficiente des terres et des ressources d'infrastructure au sein des zones urbaines établies dans toute la région élargie du Golden Horseshoe en appuyant l'aménagement compact et la densification.
2. **Centres urbains prioritaires :** appuyer la croissance des centres urbains prioritaires et émergents, situés dans les zones urbaines établies et approuvées, à titre de piliers résidentiels et d'emploi dans toute la région élargie du Golden Horseshoe.
3. **Zones de croissance future :** gérer la quantité des terres requises pour accommoder la future croissance au moyen de l'élaboration d'une approche plus stratégique à l'égard de l'élargissement des limites.
4. **Vigueur économique :** préconiser la vitalité économique et la compétitivité de nos localités au moyen de partenariats innovateurs, d'outils de soutien et en préservant les zones d'emploi stratégiques.
5. **Petites villes et collectivités rurales :** tenir compte des besoins divers et locaux des petites villes et des collectivités rurales en leur donnant les outils qui les aideront à surmonter les difficultés uniques qu'elles rencontrent sur le plan de la croissance.

Outre ces objectifs, le plan formulera une vision et un cadre de travail solides à l'intention des gouvernements municipaux, et leur fournira des outils plus souples et plus efficaces afin que la croissance se fasse de manière à appuyer les objectifs communs à la province et aux municipalités et qu'elle soit gérée de manière efficace et efficiente.

Densification et aménagement compact

Un aménagement optimal du territoire est le fondement des initiatives de croissance intelligente mises en oeuvre partout dans le monde. Toutes les villes et localités, grandes et petites, de la région élargie du Golden Horseshoe, disposent d'une capacité d'infrastructure qui peut être développée, pour accroître les méthodes d'aménagement compact. En tirant le meilleur parti de l'infrastructure existante, nous avons moins besoin de recourir à des investissements importants et coûteux et maximisons la valeur des investissements publics qui ont déjà été effectués.

Un grand nombre de municipalités ont beaucoup d'expérience au

Selon les schémas de croissance du Centre de l'Ontario, l'utilisation de terres à des fins urbaines - construction d'habitations, de commerces, de sites industriels, de routes et travaux de viabilisation - s'est accrue plus vite, en proportion, que la population. Entre 1967 et 1999, la superficie de l'agglomération urbaine de la région du grand Toronto a été multipliée par 3,6 tandis que la taille de la population n'a été multipliée que par 1,9.

Dans les principales zones urbaines du Centre de l'Ontario, les mises en chantier ont connu une hausse constante, passant de 25 000 logements en 1993 à 62 500 en 2003, ce qui représente les trois quarts de l'ensemble des mises en chantier de logements pour la province en 2003.

Principales possibilités de réaménagement et de densification

D'importantes possibilités existent dans toute la gion élargie du Golden Horseshoe d'accommoder la oissance future au moyen de projets de réaménagement ı de densification des zones à capacité excédentaire.

Les friches contaminées sous-utilisées sont idéales pour le réaménagement à des fins industrielles, commerciales ou résidentielles.

Dans nombre de localités, les friches urbaines n'attendent qu'à être réaménagées puisqu'elles sont souvent situées le long des corridors de transport importants.

Certaines zones possèdent déjà la capacité nécessaire (écoles, systèmes de transport et infrastructure) et sont en mesure d'absorber la future croissance.

Dans les zones urbaines, les systèmes de transport d'un niveau supérieur (métro, TLR et Réseau GO) sont des centres qui peuvent être aménagés pour accommoder une capacité résidentielle et d'emploi plus importante.

Encourager la croissance dans les zones où les densités sont actuellement proches d'un niveau qui justifie les améliorations dans la viabilité et l'efficience du système de transport en place.

La densification le long des corridors des systèmes de transport d'un niveau supérieur se traduit par l'augmentation du nombre des usagers des transports en commun sans qu'il soit nécessaire de faire des investissements coûteux dans de nouvelles lignes de transport.

niveau de l'aménagement compact dans leur centre-ville. Ces quartiers donnent un sentiment d'appartenance et d'histoire à de nombreuses collectivités qui sont devenues aujourd'hui des modèles de réaménagement et de densification. En mettant l'accent sur des centres-villes vigoureux et la restauration des friches contaminées, on respecte les pratiques exemplaires relatives à l'aménagement économique urbain.

En préconisant une utilisation plus productive des zones urbaines établies, le plan de croissance mettra l'accent sur la préservation et l'amélioration du patrimoine culturel des collectivités établies et leurs quartiers, renforçant les fondations et les biens dans lesquels nous avons déjà investi et que nous chérissons.

La densification devrait contribuer à façonner des collectivités en respectant le patrimoine naturel et culturel, les besoins et les valeurs des résidents d'hier et de demain.

Les collectivités doivent également favoriser une croissance équilibrée, de façon à accommoder des emplois et logements variés. Elles doivent aussi offrir une vaste gamme de logements abordables dans les zones urbanisées, pour que les gens disposent d'un certain choix et aient la possibilité de vivre à proximité de leur lieu de travail.

Offrir un mélange équilibré d'emplois et de logements dépend également d'une réserve de zones d'emploi bien situées. L'emplacement des zones d'emploi n'est pas seulement important pour les collectivités et les industries qu'elles desservent, mais aussi pour l'économie en général.

Il importe que le plan de croissance appuie les municipalités en leur donnant les outils nécessaires au maintien d'une réserve suffisante de zones d'emploi qui répondront à leurs futurs besoins.

En même temps, outre les possibilités de réaménagement qu'offrent les zones urbaines établies de la région élargie du Golden Horseshoe, il existe un grand nombre d'espaces verts qui ne sont pas entièrement aménagés mais devraient l'être dans un avenir prévisible. Ces aménagements devraient également reposer sur les principes de croissance intelligente, notamment l'utilisation

efficiente de l'infrastructure, des agglomérations favorables aux piétons, des aménagements à usages multiples et divers choix de logements.

Le plan présentera un ensemble d'outils visant à encourager l'aménagement intelligent à l'intérieur des limites urbaines existantes. Il y parviendra en s'attaquant aux obstacles qui font que les promoteurs trouvent moins rentable d'investir dans les zones établies, par exemple l'absence de financement initial pour l'assainissement des friches industrielles et les règlements de zonage stricts qui s'appliquent aux zones urbaines. Il mettra également en place des incitatifs pour encourager les promoteurs à tirer parti des possibilités dans les zones déjà désignées et desservies, tout en s'assurant que les coûts de la viabilisation des nouveaux aménagements dans les espaces verts soient entièrement pris en charge par les bénéficiaires, et pas par les contribuables locaux ou provinciaux existants.

Nous nous servirons du plan pour continuer à revoir le cadre législatif et réglementaire et uniformiser les règles du jeu en vue de la densification et du réaménagement urbains.

Stratégies

Pour appuyer la mise en oeuvre du plan de croissance, les mesures et outils suivants pourraient servir à stimuler la densification et l'aménagement compact à usage mixte dans les zones urbaines établies. Ces mesures et outils éliminent les obstacles aux investissements dans les zones établies et uniformisent les règles du jeu en s'assurant que les responsables de l'aménagement des espaces verts se partagent le coût réel de ces projets de manière équitable.

La province utilisera le plan de croissance pour encourager l'aménagement compact et à usage mixte dans les zones urbaines établies et les espaces verts en révisant les mesures réglementaires, fiscales et d'aménagement, afin d'assurer la promotion de

Réaménagement : expériences réussies...

Cobourg a procédé au grand nettoyage d'un secteur riverain comportant d'anciens terrains industriels où se trouvaient des installations d'entreposage d'essence et de mazout de chauffage. Le site a été réaménagé afin d'accueillir des condominiums à usage résidentiel, des parcs et un espace vert, une piste au bord de l'eau et un port de plaisance. Cette région est désormais une destination de choix pour les résidents et les visiteurs grâce à l'augmentation de la superficie de terres servant d'espaces publics ouverts et d'aires de loisirs.

Toronto a assoupli les exigences de ses règlements de zonage et de ses plans officiels d'aménagement dans le quartier des rues King et Parliament et dans celui de la rue King et de l'avenue Spadina afin de faire face au déclin du potentiel industriel de la grande ville et à l'augmentation de la demande en logements-bureaux dans le centre-ville. Les précédentes affectations du sol limitaient les terres à un usage industriel uniquement et considéraient que toute utilisation à des fins résidentielles n'était pas compatible. La modification de ces restrictions a engendré une plus grande densité et un plus grand mélange de constructions à usage industriel, résidentiel et commercial et a permis une revitalisation du quartier.

Markham a élaboré un plan de gestion pour son futur centre-ville mettant en pratique sa conception, qui est d'accueillir la croissance sans la laisser empiéter sur les campagnes. Le centre de Markham deviendra vivant, actif et diversifié avec un caractère distinctif et un intérêt particulier pour les nombreuses communautés de la ville.

Brantford a mis au point un plan d'améliorations communautaires (2002) afin d'encourager la revitalisation de son centre-ville. Dans le cadre d'un programme plus large d'aide aux entreprises, la ville propose des subventions directes, des allégements de l'impôt foncier et des programmes d'aide aux entreprises proposant notamment des prêts sans intérêts ou à intérêts réduits, une diminution des droits de délivrance de permis de construire et la mise en place d'autres mesures. À ce jour, plus d'une douzaine de projets ont été subventionnés, notamment des magasins et des restaurants ainsi que des projets de zones d'urbanisation diversifiée et des projets à vocation médicale.

Kitchener a récemment adopté en matière de droits d'aménagement un nouveau règlement qui propose des exemptions pour l'aménagement de son centre-ville et une diminution des droits d'aménagement pour les nouveaux lotissements résidentiels dans les quartiers centraux.

l'aménagement compact et de décourager la croissance fondée sur un usage non efficient des terres. Plus précisément, la province :

- révisera la *Loi sur les redevances d'aménagement* pour s'assurer que les responsables des nouveaux aménagements assument leur juste part des coûts de la croissance et encouragent l'aménagement compact, et envisagera de modifier la loi pour encourager le réaménagement des zones établies dont la capacité est sous-utilisée;
- accélérera le réaménagement des friches contaminées en explorant des options pour faciliter l'accès au financement préalable, le financement des impôts fonciers et l'élimination des entraves au financement des prêts hypothécaires pour les propriétés remises en état;
- explorera la création d'incitatifs au réaménagement de friches urbaines afin d'encourager la construction de bâtiments à plusieurs étages et à usage mixte dans les zones commerciales sous-utilisées;
- élaborera des normes pour l'aménagement des espaces verts, y compris des normes relatives aux projets à usage mixte, favorables aux piétons, et aux transports en commun;
- étudiera l'usage éventuel d'organismes municipaux de développement économique comme catalyseurs afin d'appuyer la densification et les objectifs connexes dans les centres-villes et d'autres zones d'aménagement ciblées;
- collaborera avec les municipalités pour identifier et maintenir une réserve prévisible de zones d'emploi dans la région élargie du Golden Horseshoe.

La province s'assurera également qu'une vaste gamme de logements abordables et variés sont construits pour réaliser les objectifs du plan de croissance dans la région élargie du Golden Horseshoe, au moyen des mesures suivantes :

- encourager la construction de logements plus abordables et appropriés à l'aide de fonds d'immobilisations fournis dans le cadre du Programme de logement abordable;
- remanier les outils financiers tels que la remise des droits de cession immobilière pour promouvoir la revente ou la construction de logements dans les zones urbaines;
- examiner la possibilité d'un programme pilote de prêts hypothécaires en fonction de l'emplacement afin

À Sydney, en Australie, le développement des terres incultes a été évité en aménageant les secteurs sous-utilisés de la région urbaine existante. Dans les années 1980, un peu plus de 60 % des nouveaux logements ont été construits dans les zones urbaines existantes et presque 40 % ont été construits sur des terres incultes. Au début des années 2000, après l'adoption d'un plan de gestion du développement, près de 75 % des logements ont été bâtis dans des zones stables, contre 25 % sur des terres incultes.

L'objectif national du **Royaume-Uni** est d'arriver, d'ici 2008, à construire 60 % des nouveaux logements sur des terres déjà aménagées. Chaque année, depuis 1997, les chiffres ont augmenté, au point d'atteindre 66 % en 2003.

d'encourager les gens à vivre à proximité de leur lieu de travail et à ne pas utiliser leur automobile pour se rendre au travail.

Centres urbains prioritaires

Le plan situera les centres urbains prioritaires au sein de la région élargie du Golden Horseshoe afin de faciliter l'aménagement dans les centres urbains et d'utiliser les terres de manière plus efficiente. Pour ce faire, nous tiendrons compte du travail réalisé par le Comité des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario et les commissaires à la planification régionale de l'Ontario.

Les centres urbains prioritaires sont des centres d'emploi, de croissance résidentielle et d'aménagement. Ce sont des centres importants qui attirent l'activité industrielle et commerciale, ainsi que les institutions d'une région urbaine prospère.

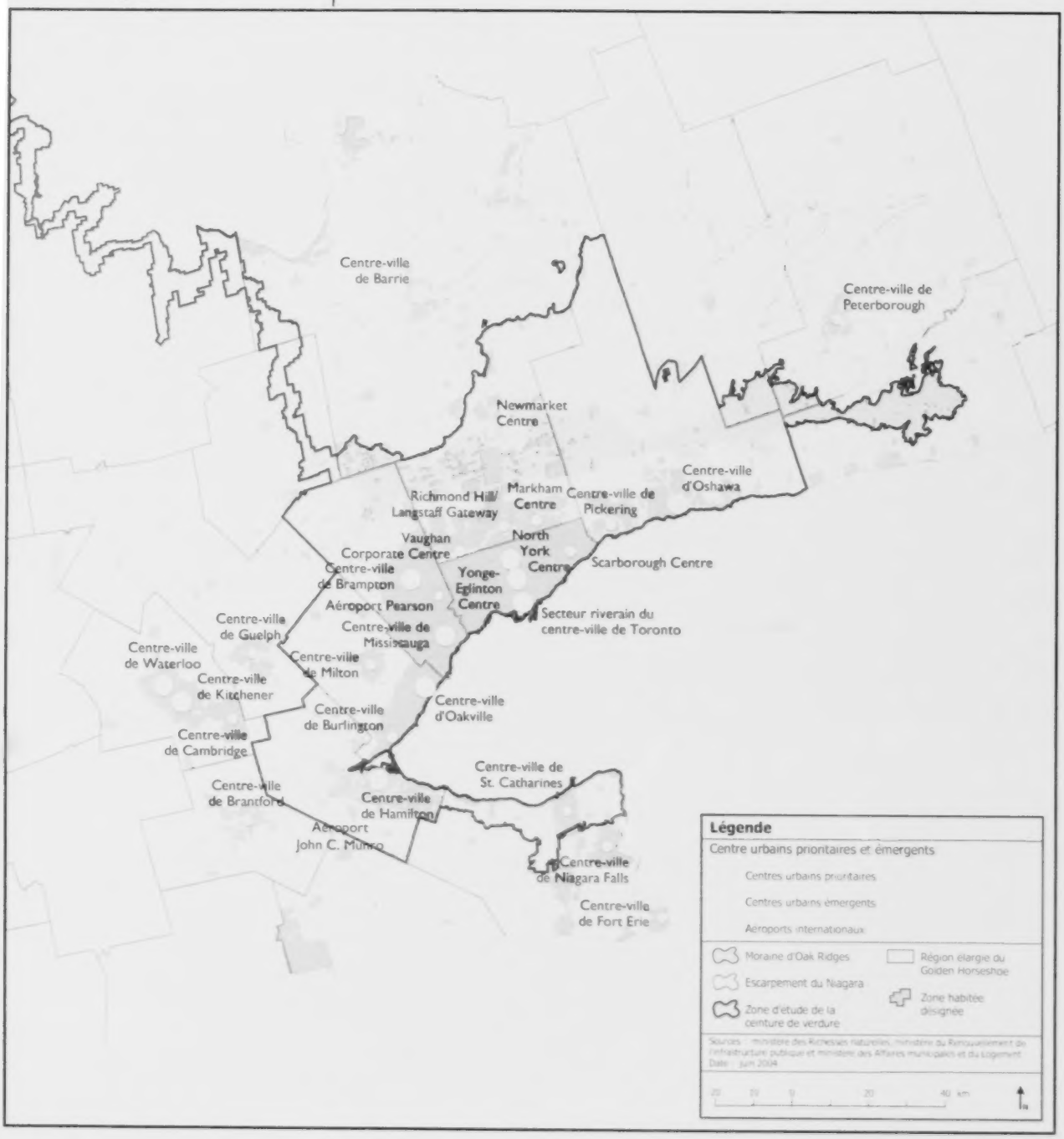
Les critères suivants ont été utilisés pour repérer les centres urbains prioritaires :

- ce sont des centres d'emploi importants (taux d'emploi les plus élevés de la région);
- ils abritent des centres d'emploi de niveau provincial, national ou international (sièges sociaux de sociétés);
- ils sont fortement peuplés (plus de 60 résidents à l'hectare) et le taux d'emploi y est élevé (plus de 60 emplois à l'hectare);
- la densité de la population permet de soutenir un système de transport en commun efficace ou elle est presque en mesure de pouvoir le faire (plus de 3 000 personnes au kilomètre carré);
- ce sont d'importants centres régionaux de transport routier et de transport en commun;
- ils ont facilement accès aux grands corridors commerciaux et se trouvent à proximité des frontières;
- ils offrent un mélange varié d'usages résidentiels, commerciaux et industriels;
- ils ont l'infrastructure nécessaire et offrent la capacité ou des possibilités de réaménagement;
- ils offrent un éventail de services publics de niveau régional (hôpitaux, collèges ou universités, services sociaux, etc.);
- ils sont bien répartis dans toute la région.

Ces caractéristiques font des centres urbains prioritaires des lieux attrayants pour la croissance urbaine.

Les centres urbains prioritaires sont généralement situés dans les centres-villes établis des agglomérations de la région élargie du Golden Horseshoe qui s'accroissent le plus rapidement. Leur taille varie selon la taille et l'échelle de leur municipalité. En particulier,

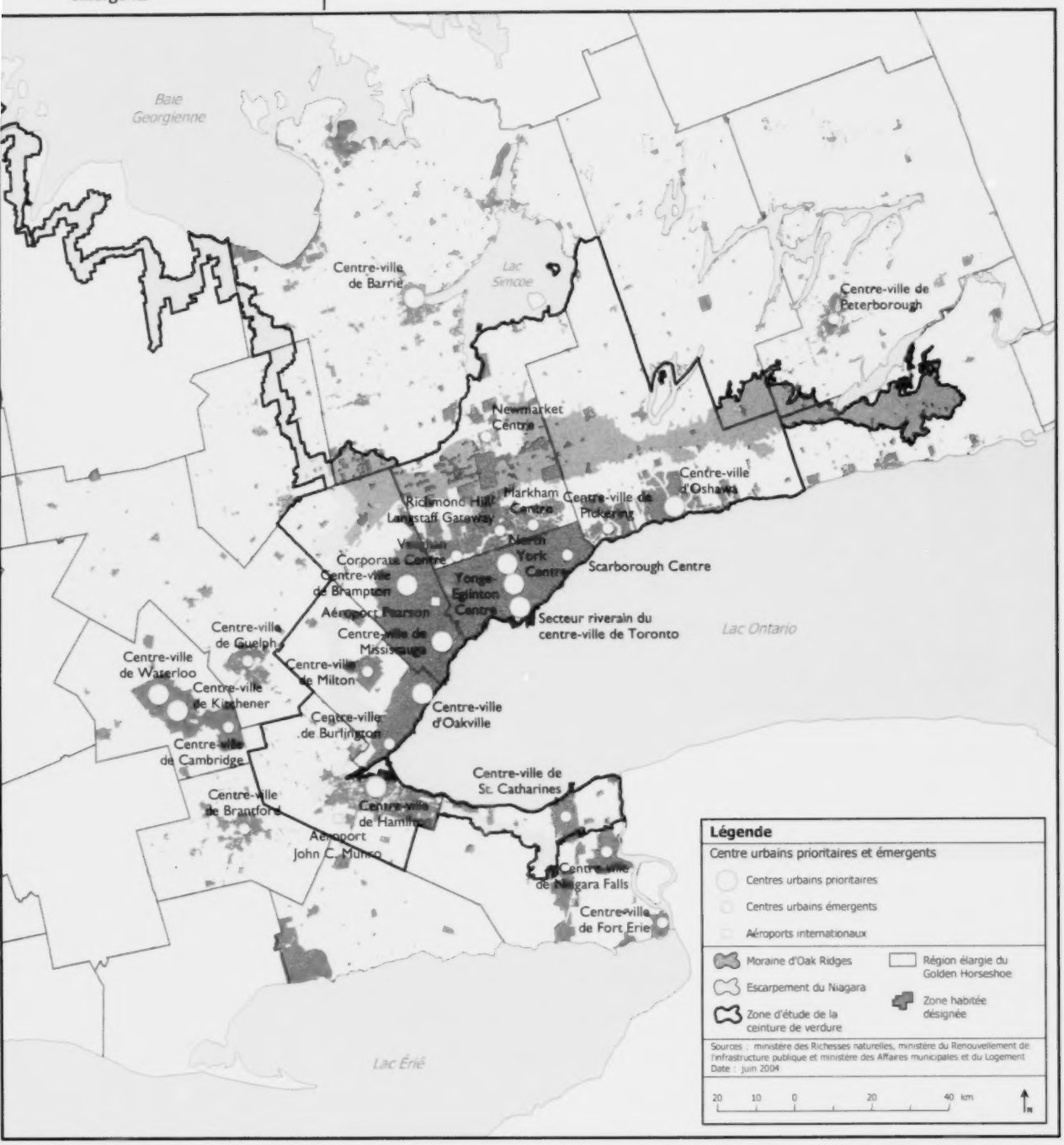
Carte 3 : Centres urbains prioritaires et émergents



il est reconnu que le centre-ville de Toronto est le coeur de la région et un centre international important en matière de commerce, de culture et d'innovation.

Les centres urbains prioritaires disposent d'une infrastructure – aqueduc, système de traitement des eaux usées, réseau de transport, services sociaux, d'éducation et de santé, institutions et activité industrielle – qui peut être développée, et a la capacité d'absorber le nombre supplémentaire de logements et d'emplois de manière efficiente.

Carte 3 : Centres urbains prioritaires et émergents



il est reconnu que le centre-ville de Toronto est le coeur de la région et un centre international important en matière de commerce, de culture et d'innovation.

Les centres urbains prioritaires disposent d'une infrastructure – aqueduc, système de traitement des eaux usées, réseau de transport, services sociaux, d'éducation et de santé, institutions et activité industrielle – qui peut être développée, et a la capacité d'absorber le nombre supplémentaire de logements et d'emplois de manière efficiente.

Les centres urbains émergents possèdent certaines des caractéristiques des centres urbains prioritaires, mais pas toutes. Au fil du temps, à mesure que le plan de croissance sera mis en oeuvre et que des investissements seront effectués pour attirer les projets d'aménagement dans les centres urbains émergents, ces derniers prendront également de l'importance et deviendront des centres régionaux au sein de la région élargie du Golden Horseshoe. Les plans municipaux officiels ont déjà relevé bon nombre de ces centres urbains émergents comme la cible de la future croissance.

Par ailleurs, d'importants investissements d'infrastructure sont prévus pour les terres Seaton à Pickering. Cette zone est désignée comme une zone urbaine et fait l'objet d'un exercice de planification provincial en vertu de la *Loi sur la planification et l'aménagement du territoire de l'Ontario*. Le tableau ci-dessous indique les centres urbains prioritaires et émergents de la région élargie du Golden Horseshoe.

Centres urbains de la région élargie du Golden Horseshoe	
Centres urbains prioritaires	**Centres urbains émergents**
Secteur riverain du centre-ville Toronto	Scarborough Centre
Yonge-Eglinton Centre	Markham Centre
North York Centre	Newmarket Centre
Centre-ville de Mississauga	Richmond Hill/Langstaff Gateway
Centre-ville de Brampton	Vaughan Corporate Centre
Centre-ville d'Oakville	Centre-ville de Burlington
Centre-ville de Hamilton	Centre-ville de Milton
Centre-ville d'Oshawa	Centre-ville de Pickering
Centre-ville de Barrie	Centre-ville de Brantford
Centre-ville de Waterloo	Centre-ville de Guelph
Centre-ville de Kitchener	Centre-ville de Cambridge
	Centre-ville de St. Catharines
	Centre-ville de Niagara Falls
	Centre-ville de Fort Erie
	Centre-ville de Peterborough

Les centres urbains prioritaires seront la cible des initiatives de densification, de promotion des usages variés et de mise en place de noeuds sur le réseau de transport, ce qui signifie qu'ils feront l'objet d'investissements au niveau du transport et des autres infrastructures nécessaires à la création d'agglomérations prospères et attrayantes.

En développant nos centres urbains prioritaires et en appuyant l'évolution des centres urbains émergents, nous :

- créerons un réseau de centres urbains qui renforceront l'économie de la région toute entière;
- formerons les composantes de base nécessaires à la future croissance;
- fournirons un cadre d'action pour orienter les futurs investissements dans l'infrastructure;
- réduirons les pressions sur notre patrimoine et notre environnement naturel.

Aéroports

Les aéroports sont des piliers économiques et des créateurs d'emplois dans toute la région élargie du Golden Horseshoe. La zone qui entoure l'Aéroport international Pearson est une zone d'emploi unique qui présente beaucoup de caractéristiques d'un centre urbain prioritaire. Contrairement aux autres centres urbains prioritaires, elle n'est pas un secteur d'aménagement à usage mixte ni un lieu de croissance résidentielle désirable. Toutefois, cette zone joue un rôle important dans l'économie régionale, provinciale et nationale au chapitre de l'emploi et des échanges de marchandises.

Le rôle de l'Aéroport international John C. Munro de Hamilton s'est accru sur les marchés régionaux du transport de marchandises et de passagers. Hamilton a fait de l'aéroport sa principale priorité en matière de développement économique. Toute future croissance dans cette zone devrait profiter des possibilités économiques offertes par l'aéroport.

Il existe aussi un plan à long terme portant sur l'établissement de l'aéroport de Pickering qui a le potentiel de devenir un centre d'emploi dans l'est de la région. On s'attend à ce que la Greater Toronto Airport Authority publie un plan préliminaire à l'automne 2004 décrivant l'aéroport proposé à North Pickering.

Stratégies

La province emploiera diverses mesures pour encourager la croissance et la prospérité dans les centres urbains prioritaires et émergents de la région élargie du Golden Horseshoe.

Pour aider les centres urbains à attirer la croissance, un certain nombre d'avantages et d'incitatifs leur seront proposés, ce qui encouragera les promoteurs et les investisseurs à prendre des décisions qui s'aligneront sur le plan de croissance. La province :

- prendra des décisions relativement aux investissements dans l'infrastructure en veillant à leur alignement sur les objectifs du plan de croissance;

- alignera ses décisions relativement aux priorités du plan de croissance (par exemple, institutions provinciales, établissements de soins de santé et d'éducation, bureaux et autres installations seront situés dans les centres urbains);
- établira la ceinture verte du Golden Horseshoe afin de délimiter clairement les zones en dehors des limites de la croissance urbaine et de préserver, pour les générations futures, les systèmes naturels, les terres agricoles (dont les vergers de fruits tendres, les vignobles et Holland Marsh), les ressources naturelles non renouvelables, ainsi que les lieux de culture, de loisirs et de tourisme.
- élaborera de nouveaux incitatifs pour les centres urbains prioritaires et émergents, par exemple, approbations relatives aux projets d'aménagement et à l'environnement et plus grande souplesse en matière de zonage;
- étudiera des outils financiers innovateurs, comme le financement par de nouveaux impôts fonciers qui pourrait servir à financer les investissements dans l'infrastructure ou les travaux d'amélioration des installations communautaires pour attirer les projets d'aménagement résidentiel, commercial et industriel dans des zones où le marché n'a pas réussi à générer des investissements;
- élaborera des normes de croissance intelligente et des mesures de rendement pour les centres urbains, y compris les objectifs en ce qui a trait à l'emploi, à l'utilisation des transports en commun, à la densification et à divers choix de logements abordables et appropriés;
- en association avec les municipalités, déterminera et préservera les principales zones d'emploi stratégiques dans les zones urbaines où il est facile d'offrir les services appropriés;
- recherchera des occasions de rationaliser le processus d'évaluation environnementale relativement à des projets d'infrastructure et de transport essentiels au sein des centres urbains prioritaires et émergents;
- établira des stratégies et des possibilités d'aménagement des terres Seaton Lands à titre de projet d'aménagement modèle offrant des choix équilibrés en matière de logements, d'emplois et d'espaces verts.

Zones de croissance future

Comme on l'a déjà indiqué, selon des analyses récentes, la plupart des municipalités disposent de suffisamment de terrains désignés pour accommoder la croissance dans la région élargie du Greater Golden Horseshoe pendant les 15 à 25 prochaines années, même sans prendre de mesures d'aménagement compact, comme il est proposé dans le présent document de discussion. Ce délai pourrait être prolongé grâce au soutien des centres urbains prioritaires et à

un engagement plus important à l'égard de l'aménagement compact et de la densification.

Cependant, ces mêmes analyses indiquent aussi que diverses pressions s'exercent dans toute la région élargie du Golden Horseshoe. Toutes les régions ne s'accroissent pas au même rythme ou ne subissent les mêmes pressions en même temps.

Si les politiques et décisions du gouvernement influent sur le rythme de croissance de certaines collectivités, il convient de souligner qu'un certain nombre de forces externes et du marché (comme l'économie mondiale, l'évolution technologique et des échanges, etc.) ont également une incidence importante sur le taux de croissance de nos collectivités.

Étant donné les différences au niveau des pressions de croissance à l'échelle de la région, il peut être nécessaire d'envisager d'élargir les limites urbaines dans certaines zones pour accommoder la croissance prévue pour la région élargie du Golden Horseshoe. C'est la raison pour laquelle le plan relèvera les zones dont on évaluera la capacité pour accommoder la croissance en sus de la croissance actuellement projetée dans les plans municipaux officiels à long terme.

Ces zones comprennent :

- les zones de la RGT situées au sud de la moraine d'Oak Ridges et à l'extérieur de la ceinture verte du Golden Horseshoe proposée;
- Hamilton, au sud de l'escarpement du Niagara;
- Barrie;
- la région de Kitchener-Waterloo.

Ces zones ont été relevées pour diverses raisons. Elles connaissent un taux de croissance supérieur grâce à des facteurs tels que les suivants :

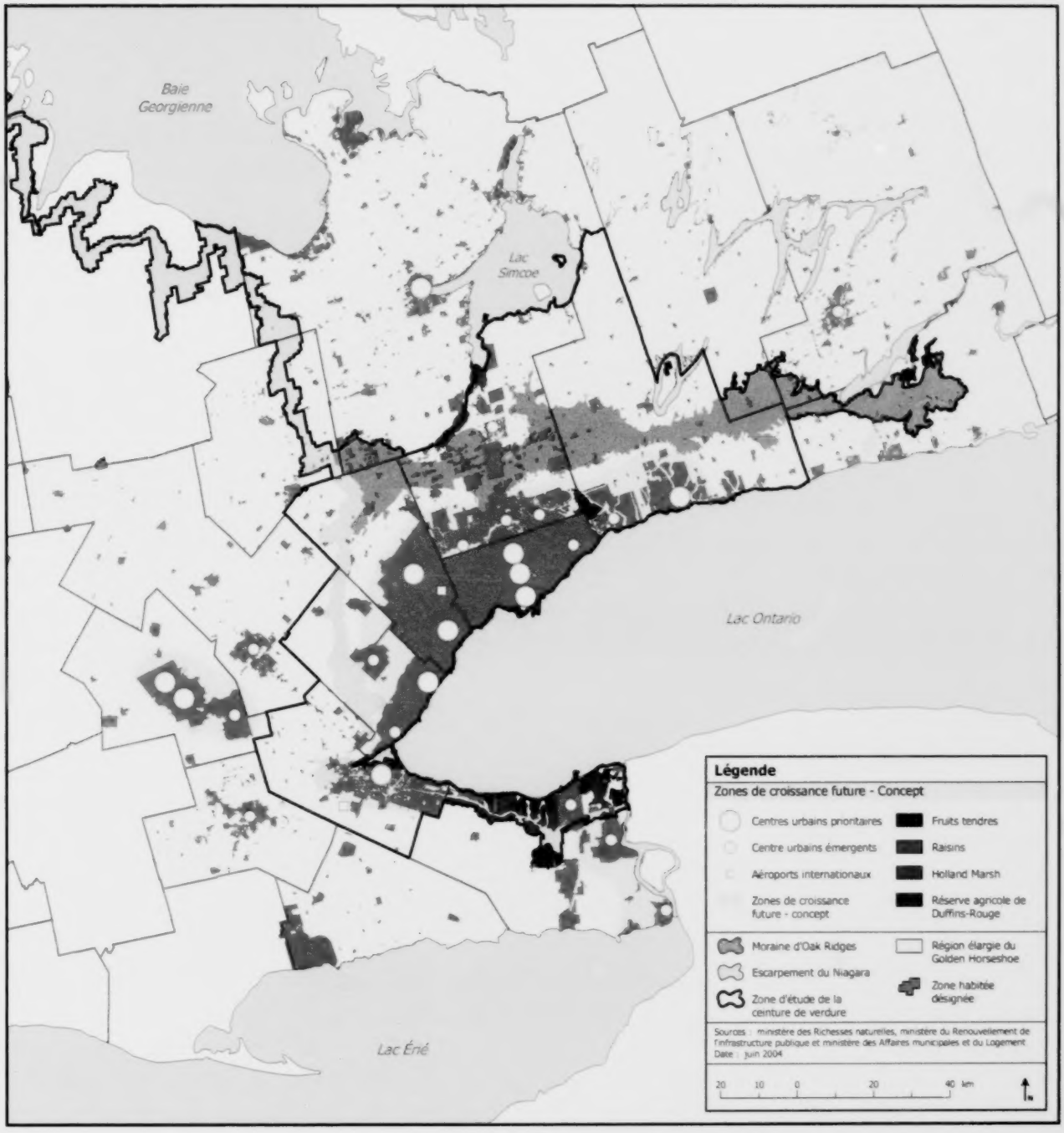
- l'infrastructure en place ou la capacité de fournir cette infrastructure;
- des économies locales dynamiques et vigoureuses;
- la proximité et l'accessibilité des réseaux de transport et des couloirs commerciaux;
- le nombre d'emplois disponibles ou accessibles et un éventail de logements disponibles de genres divers.

Niagara/Fort Erie – Nouvelle zone de croissance

En outre, le plan de croissance inclura la zone de Niagara-Fort Erie située au sud de l'escarpement de Niagara comme région qui doit être évaluée pour sa capacité éventuelle à accommoder une croissance supplémentaire. Si cette zone n'a pas toujours connu un taux de croissance élevé, elle possède bon nombre des attributs associés avec les autres zones.

Son point le plus fort consiste en son emplacement enviable, à proximité des grands marchés américains. Cet avantage sera rehaussé par les mesures déjà prises à Fort Erie, près de la frontière américaine, pour améliorer la capacité. L'un des objectifs de l'évaluation sera d'examiner si le fait d'encourager les projets d'aménagement dans cette zone peut contribuer à réduire les pressions tentaculaires sur les vergers de fruits tendres et les vignobles.

Carte 4 : Zones de croissance future - Concept



Afin de déterminer les conséquences de la future croissance dans ces zones, illustrées sur la carte 4, la province s'engagera à s'associer avec les municipalités de la région pour évaluer :

- le développement économique et le potentiel de croissance;
- la capacité environnementale (air, eau, terres) et les conséquences éventuelles d'une croissance supplémentaire;
- les besoins d'infrastructure à long terme et les coûts liés au fait d'encourager et d'appuyer la croissance.

Si pour certaines zones de la région élargie du Golden Horseshoe, la croissance peut être trop forte par rapport à ce qu'elles sont capables d'accommoder, d'autres zones, où le rythme de croissance est inférieur, ne devraient pas avoir besoin que l'on élargisse leurs limites à court terme.

Les modifications visant à élargir les limites urbaines au cours de la période de planification relative à ce plan (cinq ans) ne devraient être envisagées que dans le cadre des cinq domaines identifiés, à condition :

- que les réserves de terres disponibles durent moins de 15 ans;
- que l'expansion proposée concilie la croissance des logements et des emplois (dans un rapport de 2 à 1)
- qu'il y ait un éventail et un choix de logements répondant aux besoins du marché du logement identifié;
- que la municipalité a envisagé d'accommoder au moins 40 % de la croissance prévue par le biais de la densification;
- qu'un plan d'infrastructure de transport a été incorporé pour appuyer le plan de croissance;
- que les conditions environnementales nécessaires à la croissance prévue soient présentes, notamment l'extraction soutenable d'eau;
- que les municipalités disposent des installations durables pour l'alimentation en eau et le traitement des eaux usées afin d'appuyer la croissance prévue;
- qu'on ait planifié en fonction de la protection des ressources et des systèmes naturels, y compris les zones à l'intérieur et à l'extérieur de la ceinture verte, dans le cadre de toute proposition d'expansion;
- que les municipalités aient un plan pour s'assurer que les coûts des nouveaux aménagements sont absorbés de façon équitable par les bénéficiaires de ces nouveaux aménagements;
- que les municipalités donnent suffisamment d'importance à la protection des sources d'eau.

Il importe de souligner que les agglomérations à l'extérieur des cinq zones de croissance future continueront à s'accroître. Elles

continueront à offrir des options pour la croissance démographique et économique et devront utiliser les mêmes principes d'utilisation efficiente des terres et des ressources, profitant au maximum de l'infrastructure existante et maintenant une réserve adéquate de zones d'emplois stratégiquement situées.

Bon nombre des localités situées à l'extérieur de ces cinq zones disposent de réserves suffisantes de terres désignées pour accommoder la croissance au cours des 20 prochaines années et au-delà, et il ne devrait pas être nécessaire d'élargir leurs limites au cours des cinq premières années d'application du plan de croissance. Les projets d'élargissement des limites urbaines dans ces zones devront être conformes aux recommandations formulées dans le plan de croissance des municipalités de palier supérieur et les directives fournies dans le plan de croissance.

Stratégies

Le plan proposera les mesures suivantes pour appuyer une gestion cohérente et efficace de la croissance dans toute la région élargie du Golden Horseshoe. Ces mesures visent à accroître la collaboration entre la province et les municipalités en ce qui concerne la planification des futurs besoins de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe.

Par le biais du plan de croissance, la province entend :

- collaborer avec les municipalités pour établir des prévisions régulières et coordonnées de croissance de la population et de l'emploi;
- appliquer les résultats des prévisions aux municipalités de palier supérieur de la région élargie du Golden Horseshoe;
- demander aux municipalités de palier supérieur et à palier unique de préparer un plan de croissance en se conformant au plan, qui :
  - établit des buts et des objectifs afin de prôner la densification;
  - coordonne le processus d'évaluation de l'environnement et d'aménagement du territoire et des immobilisations pour assurer la mise en place de l'infrastructure nécessaire à une croissance planifiée;
  - élabore des plans d'infrastructure et des plans de financement pour appuyer la densification et la croissance au sein des centres urbains prioritaires et s'assurer que les coûts de l'aménagement sont répartis de manières équitables entre les bénéficiaires;
  - établit des normes régionales pour la mise en place graduelle de l'infrastructure régionale et locale et les investissements d'immobilisations afin d'appuyer la densification et la croissance dans les centres urbains prioritaires;

- établit des normes régionales pour la mise en place progressive de stratégies régionales et locales afin d'accommoder au moins 40 % de la future croissance au moyen de projets de remplissage et de la densification;
- exige l'élaboration de mesures du rendement et une révision quinquennale des plans (des municipalités de palier supérieur et à palier unique);
- répertorie et préserve le patrimoine naturel et d'autres ressources précieuses, comme les aggrégats minéraux, les terres agricoles spécialisées, les régions agricoles à fort rendement, l'eau et l'air;
- fournit des orientations pour les plans officiels et les budgets d'immobilisation des municipalités.

Vigueur économique : il faut attirer les meilleures compétences et innovations

La région élargie du Golden Horseshoe est la principale région du Canada génératrice de richesse. La prospérité de l'Ontario dépend dans une grande mesure de la capacité de la région de faire concurrence aux grandes villes-régions du continent nord-américain et du monde.

La région du grand Toronto génère près de 20 % du produit intérieur brut du pays.

La diversité dont jouit la région élargie du Golden Horseshoe par rapport aux régions concurrentes d'Amérique du Nord compte parmi ses principaux points forts. La région soutient la concurrence à l'échelle internationale dans de nombreux secteurs commerciaux, allant de la fabrication de pointe et de l'automobile, à la technologie de l'information et des communications, en passant par la biotechnologie, les services financiers et commerciaux, les secteurs créatifs et le tourisme.

La région est également fortement axée sur les exportations, entretient des liens étroits avec les États-Unis reposant sur le mouvement efficace des gens, marchandises et informations le long des corridors commerciaux vers les villes frontalières voisines, par l'intermédiaire des aéroports et ports internationaux et des réseaux de télécommunications avancés.

Toronto joue un rôle vital et unique dans la compétitivité internationale de la région. Elle fait concurrence aux grands centres internationaux en fournissant une masse critique de services financiers et commerciaux spécialisés, des installations médicales et scientifiques connexes, des secteurs créatifs, ainsi que des établissements d'éducation, de recherche et culturels.

Le plan de croissance pour l'avenir de cette région doit mettre l'accent sur les moyens d'en faire une région plus intéressante pour les entreprises et les travailleurs qui pourraient songer à y investir leur capital et leurs compétences. À cette fin, il rehaussera la qualité

de vie élevée dans la région en réduisant ce qu'il en coûte de travailler et de mener des affaires dans la région et en conservant le caractère de la région élargie du Golden Horseshoe.

Pour réaliser ces objectifs, le plan de croissance appuiera des centres-villes et zones urbaines dynamiques, s'attaquera à la congestion véhiculaire, réduira le temps de navettage et protégera le patrimoine naturel et les espaces verts. En liant le système de transport et d'autres investissements dans l'infrastructure aux objectifs de croissance, le plan de croissance assurera un réseau de transport qui achemine les gens et les marchandises de manière efficiente dans la région et le long des grands corridors commerciaux vers les postes frontaliers du sud et de l'ouest.

Selon une étude réalisée par la Banque mondiale, une plus grande utilisation des transports en commun est associée à une économie généralement plus saine et à un meilleur niveau de vie dans les principales villes du monde.

En outre, le gouvernement provincial appuiera la diversité économique car elle représente un atout clé pour la région. Nous soutiendrons un vaste éventail de grappes d'entreprises dans lesquelles nous sommes déjà concurrentiels sur la scène mondiale – allant de la fabrication de pointe et de l'automobile, à la technologie de l'information et des communications, en passant par la biotechnologie, les services financiers et commerciaux, les secteurs créatifs et le tourisme – tout en veillant à ce qu'il existe des conditions qui inciteront les nouvelles entreprises créatrices à s'installer de façon stratégique dans une région dotée d'une bonne infrastructure et qui se trouve à proximité des États-Unis.

Stratégies

Le plan de croissance favorisera le développement économique dans la région élargie du Golden Horseshoe par les moyens suivants :

- éliminer les obstacles à l'aménagement dans les centres urbains et établir des outils de développement économiques urbains pour attirer les investissements, y compris le financement par de nouvelles taxes foncières et les organismes de développement économique;
- améliorer l'efficience des transports pour les travailleurs et les marchandises dans la région et au-delà de ses frontières avec les États-Unis;
- améliorer l'efficience des éléments clés de l'infrastructure en procédant à des investissements plus stratégiques dans l'ensemble de la région et en veillant à ce que les coûts de l'infrastructure correspondent davantage aux coûts d'aménagement et de prestation des services;
- s'assurer de la disponibilité d'un éventail de zones d'emploi et que celles-ci peuvent être rapidement desservies afin d'être souples lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins d'une vaste gamme d'entreprises.

Le gouvernement mettra aussi en oeuvre des stratégies de développement économique complémentaires telles que les suivantes :

- s'associer avec les organismes commerciaux et de développement économique dans les centres urbains afin d'élaborer et de mettre en oeuvre des stratégies économiques innovatrices et avant-gardistes qui profiteront des groupements industriels et des atouts économiques locaux, dont les universités, les collèges, les établissements de recherche et de formation, les ports, les aéroports et les réseaux commerciaux;
- travailler avec des groupements commerciaux et des organismes locaux de développement économique dans les centres urbains, sur des initiatives d'élaboration de groupements, comme les groupements financiers, des sciences médicales et créatifs à Toronto, les groupements de la biotechnologie et de gestion des matériaux de pointe à Hamilton, les groupements vinicoles et touristiques à Niagara, et les secteurs de l'automobile dans toute la région;
- mettre en oeuvre la stratégie de commercialisation de l'Ontario afin de relier les instituts de recherche publics à des entreprises capables de commercialiser les résultats des travaux de recherche, aider les universités, les collèges et les hôpitaux afin de mettre la recherche prometteuse à la disposition des investisseurs et d'aider les institutions à établir des fonds communs de capitaux de lancement pour aider à commercialiser les meilleures idées.

Petites villes et collectivités rurales

Si les stratégies du plan de croissance mettent essentiellement l'accent sur l'utilisation efficiente des terres et des ressources au sein des centres urbains établis, on reconnaît qu'il existe des vastes étendues de terrains à l'extérieur de ces zones. Ces terres abritent des centaines de petites agglomérations, ainsi que des zones naturelles et de ressources qu'il faudrait protéger contre les répercussions de la croissance et de l'aménagement.

Des collectivités rurales vigoureuses sont essentielles à la santé et à la vitalité de la province. Les collectivités rurales de l'Ontario sont diverses et présentent des caractéristiques différentes et des besoins uniques. Un peu partout en Ontario, les collectivités sont confrontées à des défis sur le plan financier, économique, social et environnemental. Pour surmonter ces défis, il convient d'appliquer aux collectivités rurales une approche différente de celle utilisée pour les centres urbains, car ces collectivités sont souvent réparties sur de vastes zones géographiques, ont des populations moins importantes et isolées, ont des assiettes fiscales moins élevées et sont davantage tributaires des industries primaires.

Le plan « Édifier des collectivités rurales fortes » est en cours d'élaboration et a pour but de répondre aux divers besoins des collectivités rurales (y compris ceux décrits ci-dessus).

La province collaborera avec les collectivités rurales pour s'assurer que les nouveaux aménagements tiennent compte des visions et objectifs locaux et qu'ils appuient la viabilité et la vitalité de ces collectivités. Si le but principal de la planification de l'infrastructure est d'appuyer la future croissance, on sait également qu'il est essentiel de préserver et de renouveler l'infrastructure pour appuyer la prospérité économique, la sécurité et le niveau de vie des collectivités rurales de l'Ontario.

Le plan de croissance, qui se base sur les recommandations du Groupe d'étude sur la ceinture de verdure et du plan « Édifier des collectivités rurales fortes », établira des mesures afin de favoriser la vitalité des collectivités rurales, y compris :

- encourager la croissance de la population dans les zones urbaines établies;
- donner des conseils sur des utilisations qui sont complémentaires et compatibles avec les petites collectivités rurales;
- s'assurer que les stratégies provinciales d'infrastructure visant les collectivités rurales aident les municipalités à repérer les lacunes en matière d'infrastructure, à maintenir et à renouveler l'infrastructure en place, et à créer la nouvelle infrastructure nécessaire à la viabilité et à la vitalité des communautés rurales;
- examiner la façon dont les outils financiers et réglementaires pourraient être utilisés pour mieux appuyer les collectivités rurales;
- préconiser la revitalisation des centres-villes, des secteurs riverains et des friches contaminées réaménagées dans les collectivités rurales qui appuieront la vitalité économique et les possibilités;
- encourager les collectivités à élaborer des partenariats pour tirer profit des économies d'échelle, accéder au savoir-faire professionnel et technique et partager les pratiques exemplaires;
- préconiser la mise en place et l'utilisation de sentiers à usage mixte pour la bicyclette et la marche, et l'utilisation des transports en commun (le cas échéant).

Infrastructure pour soutenir la croissance

Nous devons veiller à la fois à entretenir l'infrastructure existante et à faire face aux nouveaux aménagements le plus efficacement possible. Le coût de l'entretien de l'infrastructure existante et de l'aménagement de nouvelles infrastructures est élevé.

La réussite du présent plan dépendra de notre capacité à trouver des partenariats créatifs et des moyens rentables de gérer nos actifs, et à faire les investissements nécessaires d'une manière qui reste abordable pour les familles et les entreprises.

Pour rentabiliser au mieux nos ressources financières, il faut optimiser l'utilisation de l'infrastructure existante. Idéalement, tout investissement dans une nouvelle infrastructure devrait être financé par ceux qui en bénéficient. Pour assurer la conservation des ressources et la protection de l'environnement, chaque investissement en infrastructure devrait soutenir un schéma de développement axé sur un aménagement urbain compact à l'intérieur de la région élargie du Golden Horseshoe.

Un modèle d'aménagement plus compact et plus efficace permettrait d'économiser environ 22 % des coûts d'immobilisation par rapport aux modèles actuels au cours des 25 prochaines années dans la région du grand Toronto

Les décisions que nous prenons aujourd'hui en matière d'infrastructure – transports en commun et transport, canalisations d'eau et d'eaux usées, hôpitaux, écoles, organismes culturels, installations de production et lignes de transport d'énergie, et installations de traitement des déchets – contribueront à déterminer les modes de croissance et de vie de demain. Notre mode de croissance a aussi une incidence sur le coût de la croissance. Il a été estimé que l'on pourrait diminuer de plus de 20 % les coûts d'immobilisation pour l'infrastructure dans la région du grand Toronto au cours des 25 prochaines années en passant d'un aménagement à faible densité à des schémas d'aménagement plus compacts et plus efficaces[12].

Le plan de croissance définira une nouvelle approche pour la planification et l'investissement en matière d'infrastructure, qui consiste notamment à :

- optimiser l'utilisation de l'infrastructure existante;
- recenser les investissements stratégiques en infrastructure pour appuyer la croissance urbaine et l'aménagement dans la région élargie du Golden Horseshoe, tout en protégeant l'environnement, et établir les sources de financement des investissements en infrastructure;
- créer un réseau de transport mieux intégré pour améliorer la circulation des marchandises et des services et offrir à la population un choix élargi de modes de transport;
- coordonner les plans provinciaux à long terme relatifs à l'infrastructure en collaboration avec les municipalités, le gouvernement fédéral et les autres partenaires.

Stratégies

Le plan précisera une série de critères qui serviront à déterminer les investissements de la province dans l'infrastructure de la région élargie du Golden Horseshoe. Les investissements prioritaires, décidés en fonction de ces critères, seront intégrés dans le nouveau plan stratégique décennal d'investissement dans l'infrastructure qui est en cours d'élaboration au ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique.

La province agira notamment :

- en mettant l'accent sur les investissements en infrastructure dans les centres urbains prioritaires et, par phases progressives, dans les centres urbains émergents;
- en évaluant les projets d'investissement en infrastructure conformément à des critères comme :
  - la cohérence avec le plan de croissance;
  - l'encouragement à respecter les normes d croissance dans les centres urbains prioritaires et les centres urbains émergents;
  - la cohérence avec les principes relatifs à l'emplacement et à la conception de l'infrastructure de la ceinture de verdure proposée dans la région du Golden Horseshoe;
  - l'atténuation de l'impact sur les systèmes du patrimoine naturel, les terres agricoles et les autres ressources naturelles;
  - l'établissement et l'utilisation des capacités existantes en premier;
  - une planification coordonnée avec les autorités compétentes des secteurs voisins;
  - l'analyse des conséquences d'ordre social;
  - les possibilités d'atténuer ou de réduire au minimum les répercussions sur l'environnement;
  - l'étude de l'impact économique et financier, et des façons de financer les investissements en infrastructure;
  - l'évaluation démontrée du coût global du cycle de vie de l'investissement;
  - une infrastructure qui soutient les transports en commun.

Le ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique élabore actuellement un cadre de travail qui aidera le gouvernement de l'Ontario et ses partenaires à choisir les meilleures solutions qui soient en matière de financement et d'acquisition de l'infrastructure publique. Ce document donnera des directives claires, inspirées des principes fondamentaux suivants :

- l'intérêt du public est primordial;
- l'optimisation des ressources doit être démontrable;
- la participation et la propriété publiques appropriées doivent être préservées;
- la responsabilité doit être maintenue;
- les méthodes employées doivent être équitables, transparentes et efficaces.

Réseau de transport régional intégré

Pour être viables, les collectivités ont besoin d'être reliées entre elles par un réseau de transport intégré. Un réseau de transport intégré dans la région élargie du Golden Horseshoe doit relier la région aux marchés clés des États-Unis et du reste du Canada, et relier les personnes qui habitent et travaillent dans les collectivités de la région.

Les systèmes de transport de la région sont d'une importance capitale pour la prospérité des autres régions de l'Ontario et du Canada, car une grande partie des richesses de la province et du pays passe par la région élargie du Golden Horseshoe.

Environ 70 % des routes de la RGT sont utilisées à la quasi-totalité de leur capacité aux heures de pointe.

L'Aéroport international Pearson est le plus grand aéroport au Canada, et la principale porte internationale du pays. De nombreux produits de l'Est du Canada et du Nord de l'Ontario doivent traverser la région, par route, par rail ou par bateau, pour rejoindre les marchés. Nos choix et nos priorités en matière de transport joueront un rôle clé pour assurer la compétitivité économique de la province et du pays et pour atteindre les objectifs du plan de croissance.

À Vancouver, les stations du réseau SkyTrain ont entraîné le développement de centres urbains régionaux. Chaque centre est destiné à desservir de 100 000 à 200 000 personnes résidant et travaillant dans la région.

Pour les déplacements de la population dans les zones urbanisées de la région, les investissements iront en priorité aux transports en commun. Notre objectif est d'augmenter le nombre d'usagers des transports en commun dans les centres urbains, de gérer l'encombrement des routes et de réduire la durée des trajets quotidiens. Pour y parvenir, nous devrons faire des investissements plus importants encore dans les systèmes et les parcs de véhicules des transports en commun. Ceci incitera les personnes à mieux choisir leur mode de transport en leur permettant de laisser la voiture à la maison lorsqu'ils se déplacent vers leur lieu de travail et l'école ou pour leurs activités de loisirs.

De plus, nous devrons nous efforcer de coordonner les investissements réalisés dans les transports avec les politiques et les plans de croissance mis en oeuvre à l'échelle provinciale et municipale. L'aménagement compact, à densité élevée et à utilisations multiples devra être appuyé par des investissements supplémentaires dans les systèmes de transport en commun qui desservent les collectivités.

Pour améliorer l'efficacité d'un système de transport en commun, il ne suffit pas de construire des infrastructures. Il faut aussi coordonner et intégrer les services de transport en commun au-delà des frontières municipales. Il faut également un système intégré de billetterie, qui permette aux usagers de se déplacer en continu dans toute la région sans se préoccuper d'avoir la monnaie nécessaire dans la poche. Il faut offrir un service de transport en commun

confortable, fiable et sûr, et qui réponde aux besoins de la clientèle, plutôt que de contraindre les clients à organiser leur journée en fonction d'horaires de transport complexes et peu pratiques.

Le travail de la nouvelle Régie des transports de la région du grand Toronto sera décisif pour mettre en oeuvre les orientations établies par le plan de croissance pour la région du grand Toronto (RGT), et pour rationaliser les prestations des nombreux fournisseurs de services. Ce travail s'appuiera sur les plans existants comme le plan d'immobilisations échelonné sur dix ans du Réseau GO et la stratégie de la commission de transport de Toronto (TTC) visant à augmenter le nombre d'usagers.

Bien que les transports en commun soient prioritaires en matière de déplacement de la population dans les zones urbaines de la région, nous devrons aussi investir dans des corridors commerciaux destinés à la circulation des personnes et des marchandises sur de longues distances et vers les postes frontaliers. Des corridors ferroviaires et routiers sont indispensables à notre commerce et à notre industrie touristique. Mais il faudra planifier ces corridors avec vigilance, pour éviter de favoriser l'étalement et réduire au minimum les répercussions sur l'environnement.

Si nous devons concentrer nos efforts sur l'impératif économique que constitue la circulation efficace des personnes et des marchandises dans la région et à travers la région, nous devons aussi reconnaître qu'il est essentiel d'assurer à la population des déplacements sûrs et pratiques entre le domicile, le lieu de travail, le domicile des amis, l'école, les lieux de loisirs ou le chalet. Les Ontariens ont aussi besoin de savoir qu'ils peuvent compter sur l'arrivée rapide des véhicules de secours en cas d'urgence.

Tous ces éléments contribuent au dynamisme des collectivités et à une qualité de vie remarquable.

Pour veiller à répondre aux besoins à la fois différents et connexes du réseau de transport régional, il faut élaborer des stratégies spécifiques. Ces stratégies visent à augmenter le nombre de personnes choisissant les transports en commun pour la majorité de leurs déplacements dans la région élargie du Golden Horseshoe, et de réduire la durée du trajet entre le travail et le domicile.

Stratégies pour la circulation des personnes

Pour assurer la circulation des personnes dans les zones urbaines de la région, les transports en commun sont notre grande priorité. Si nous voulons atteindre nos objectifs de croissance, nous devrons changer les habitudes des consommateurs en matière de déplacement. Nous aurons besoin d'approches créatives et novatrices.

Lors d'une journée moyenne, dans la RGT et à Hamilton, plus de 62 % de l'ensemble des déplacements se font en voiture, 13 % en véhicules de transport en commun et 6,3 % à pied ou à vélo.

Quarante-six pour cent des ménages du Centre de l'Ontario ont deux voitures ou plus.

À cet effet, et pour soutenir l'aménagement des centres urbains prioritaires et des centres urbains émergents, le plan prévoit les stratégies globales décrites ci-dessous *(et illustrées sur la carte 5)*

1. Améliorer les transports en commun urbains

Dans les zones les plus fortement urbanisées, comme Toronto et Mississauga, nous devons investir dans l'extension d'un système de transports en commun d'un niveau supérieur. Ce sont les systèmes les plus propices à un aménagement à fins d'utilisations multiples et à densité élevée dans les principaux carrefours et centres urbains. Le document de discussion prévoit la réalisation d'une série d'extensions du réseau au cours des 30 prochaines années, avec notamment :

- la création et l'amélioration de couloirs prioritaires sur les trajets clés, dans des zones déjà construites, comme l'avenue St. Clair à Toronto;
- l'extension des lignes du métro, d'abord jusqu'à l'Université York puis, à plus long terme, de voies de transports rapides jusqu'à Vaughan, Richmond Hill et divers autres centres;
- la construction de systèmes de transports en commun dans les zones en cours d'urbanisation, comme les voies rapides pour autobus, le Mississauga Transitway et le 407 Transitway, et les autobus exprès de la région de York.

Ce type d'investissements appuiera et renforcera la croissance planifiée, y compris le réaménagement des friches contaminées et des friches urbaines, dans les centres urbains prioritaires.

2. Créer de nouveaux transports en commun interrégionaux

Dans la région élargie du Golden Horseshoe, la demande en plus forte hausse ne porte pas sur les déplacements en direction du centre-ville de Toronto ou à l'intérieur d'une collectivité, mais la circulation des personnes au-delà des frontières régionales, par exemple : entre Mississauga et Vaughan, entre Pickering et Markham, entre Toronto et Richmond Hill, etc. Cette hausse de la demande de transport touche toutes les directions.

Le nombre de personnes qui font tous les jours la navette entre Toronto et la région de York est presque aussi élevé que ceux qui font tous les jours le trajet inverse. Malheureusement, notre réseau de transports en commun n'a pas pu s'adapter à la hausse de la demande, ce qui contraint ces personnes à prendre leur voiture.

Notre vision de l'avenir comporte un système de corridors de transports en commun reliés entre eux, formant une grille dans toute la région, du nord au sud et de l'est à l'ouest. Ce système, qui commencera par des services d'autobus sur les routes et les autoroutes, sera étendu au fur et à mesure de la demande. Les caractéristiques du système de transport prioritaire seront

d'accélérer le franchissement des intersections par les autobus; de créer des emprises réservées; de construire des voies réservées aux transports en commun; et finalement, si la situation le justifie, de passer à un transport axé sur le rail.

Ces corridors seront adaptés à tous les véhicules de transports en commun, qu'ils soient exploités par le Réseau GO, par des autorités locales de transports en commun ou des entreprises d'autobus interurbains. L'objectif est d'inciter la population à délaisser la voiture et à lui préférer les transports en commun.

3. Renforcer le réseau ferroviaire GO

Le réseau ferroviaire GO constitue le moyen le plus efficace pour les déplacements de la population à partir des régions jusqu'à Toronto. Chaque train GO de 10 voitures peut transporter autant de personnes que 1 400 voitures individuelles, ce qui représente un allègement considérable de l'encombrement des routes[13]. Toutefois, la croissance du Réseau GO a été entravée par un manque de capacité des voies ferrées.

Le Réseau GO dessert annuellement 44 millions de passagers. On estime que cette clientèle élimine un milliard de kilomètres-automobile par année. Si tous les utilisateurs du Réseau GO se déplaçaient en voiture, il faudrait construire 48 voies supplémentaires sur les autoroutes pour assumer cette circulation accrue.

La vision du plan consiste à augmenter la capacité du Réseau GO, notamment par les mesures suivantes :

- construction de nouvelles voies le long du secteur riverain, depuis Hamilton à l'ouest jusqu'à Oshawa à l'est, pour permettre la circulation de trains supplémentaires;
- instauration d'un service à deux voies, pendant toute la journée, sur tous les corridors, y compris Milton, Georgetown, Bradford, Richmond Hill et Stouffville;
- extension du service ferroviaire GO jusqu'à Barrie;
- création de nouveaux services sur des voies supplémentaires ou extension de services existants, en fonction de la demande;
- ajout de matériel roulant au parc existant, d'installations pour l'entretien et d'entrepôts pour faire face à la croissance.

Ces mesures ont pour objectif d'accroître le nombre de passagers du Réseau GO de 3 % par an au minimum.

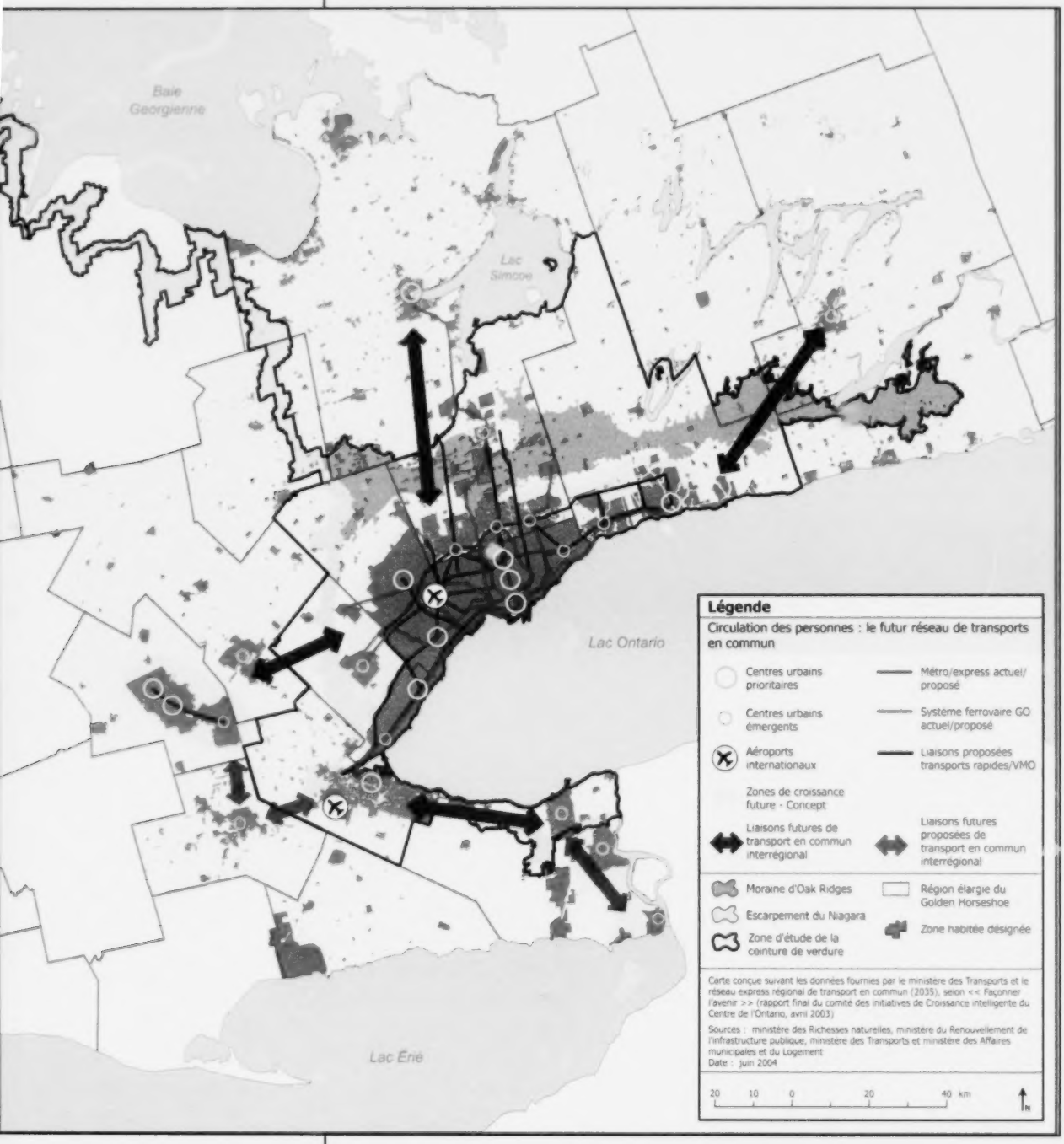
4. Construire un réseau de voies réservées aux véhicules multioccupants

Les voies réservées aux véhicules multioccupants incitent fortement au covoiturage, qui réduit l'engorgement des routes et améliore l'efficacité. La province prévoit ouvrir les premières voies de ce type sur l'autoroute 403 à hauteur de Mississauga et sur l'autoroute 404 à hauteur de Toronto et de Markham.

Les autoroutes de la région de Puget Sound, dans l'État de Washington, comptent plus de 170 milles de voies réservées aux véhicules multioccupants (VMO). Des projets régionaux et d'État prévoient l'ajout de 106 milles au réseau principal de voies réservées aux VMO de Puget Sound. Sur les voies non réservées aux VMO, le taux moyen d'occupation par véhicule varie de 1,07 à 1,14 personne, alors que sur les voies réservées aux VMO, ce taux est de 2,09 à 2,76 personnes. La plupart des véhicules de transport en commun utilisent également les voies réservées aux VMO.

Certaines municipalités ont également créé des voies réservées aux véhicules multioccupants – autobus, taxis et voitures – le long des principales artères. Ce sera le point de départ d'un large réseau de voies réservées, soutenues par l'augmentation du nombre de parcs de stationnement et des systèmes intelligents qui aideront la population à faire du covoiturage une solution de rechange viable à la voiture personnelle.

Carte 5 : Circulation des personnes : le futur réseau de transports en commun



Stratégies pour la circulation des marchandises

L'autre grande priorité dans le domaine des transports est de faciliter la circulation des marchandises qui traversent ou passent par la région élargie du Golden Horseshoe en vue de soutenir nos industries et notre commerce, et d'améliorer l'accès au bénéfice de l'industrie vitale qu'est le tourisme.

Pour favoriser la circulation des marchandises et le tourisme, nous proposons les stratégies suivantes, illustrées sur la carte 6.

1. Réseau stratégique de circulation des marchandises

Certains éléments du système de transport jouent un rôle particulièrement important dans la circulation des marchandises. C'est notamment le cas pour :

- le réseau d'autoroutes, y compris la série des autoroutes 400, les autoroutes Queen Elizabeth (QEW), Gardiner et Don Valley;
- les principaux corridors ferroviaires, qui assurent les liaisons est-ouest vers les marchés nationaux et internationaux;
- les installations qui permettent d'établir des liaisons clés entre les modes de transport ferroviaire et routier;
- les principaux ports d'embarquement de la voie maritime du Saint-Laurent, Hamilton et Toronto;
- les principaux aéroports (Aéroport international Pearson et Aéroport international de Hamilton);
- les postes le long de la frontière du Niagara et, plus loin, les postes frontaliers de Windsor et de Sarnia.

Nous devons prendre des mesures pour soutenir ce réseau stratégique. Ainsi, aménager les voies ferrées pour séparer la circulation des marchandises d'est en ouest du transport des passagers du Réseau GO du nord au sud est indispensable si l'on veut améliorer l'efficacité de la circulation des marchandises et appuyer l'extension du Réseau GO.

Les installations de liaison entre les modes de transport routier et ferroviaire doivent offrir un accès direct aux grandes autoroutes. Et il faudra investir de manière à soulager l'engorgement aux points sensibles du réseau routier. À cet effet, la contribution financière de tous les paliers de gouvernement et du secteur privé sera nécessaire.

Les passages frontaliers engorgés et inefficaces coûtent à l'économie 5,25 milliards de dollars par an.

De même, nous devons investir dans des systèmes de transport intelligents pour améliorer l'efficacité du réseau. Nous devrons disposer à l'avenir de meilleurs systèmes pour gérer la circulation aux postes frontaliers, réagir aux incidents qui se produisent sur les autoroutes, et permettre aux usagers de choisir le meilleur itinéraire pour se rendre à leur destination.

2. Futurs corridors économiques

L'aménagement des futurs corridors économiques exige une réelle planification. La planification de l'autoroute 407 a commencé dans les années 1950, et l'autoroute a été ouverte dans les années 1990. Si nous n'anticipons pas, nous risquons d'écarter des possibilités d'aménagement futur de corridors d'infrastructure : autoroutes, transports en commun, installations pour les services d'eau et d'égout, et tout autre forme d'infrastructure indispensable à l'avenir économique de la région et de la province.

Nous devons modifier notre façon de planifier les corridors économiques. Nous ne pouvons plus accepter que des échangeurs, qui ne font qu'augmenter les pressions de l'aménagement et l'étalement, soient construits tous les quelques kilomètres. Nous ne pouvons plus prévoir des corridors à fonction unique, sans prévoir, en même temps, les besoins des transports en commun, des autoroutes et de tous les autres types d'infrastructure, afin d'améliorer l'efficacité et de limiter les répercussions. Pour planifier, concevoir, construire et exploiter les corridors économiques, nous devons adopter une approche axée sur les meilleures pratiques.

Les principaux itinéraires de la croissance économique sont les liaisons vers l'ouest et le sud. Par conséquent, le document de discussion comporte des projets de corridors économiques entre :

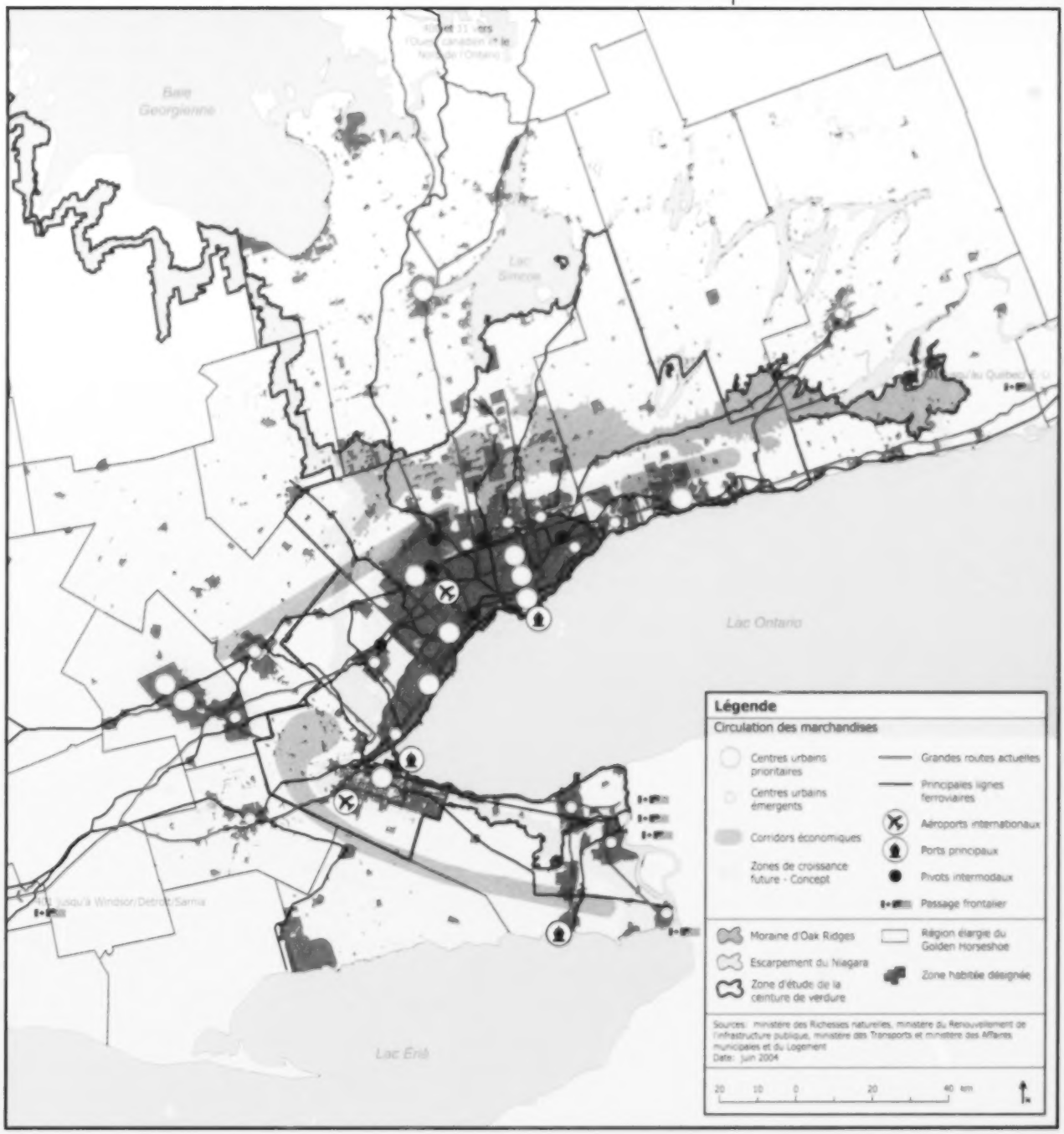
- Niagara et la région du grand Toronto (RGT), pour relier la région élargie du Golden Horseshoe aux postes frontaliers du Niagara;
- la RGT et la région de Guelph/Kitchener/Waterloo, pour relier la région élargie du Golden Horseshoe aux centres à forte croissance de Waterloo; et pour soulager le corridor de la 401, qui constitue une liaison majeure avec les postes frontaliers de Windsor et de Sarnia.

De plus, la région sert de carrefour à toute la province et à l'Est du Canada, et offre des liaisons économiques vitales au sein du réseau de transports du Centre de l'Ontario, qui répondent aux besoins de l'économie provinciale et nationale. C'est la raison pour laquelle le plan comporte un projet de prolongement de l'autoroute 407 vers l'est, jusqu'aux autoroutes 35 et 115, en vue de former un corridor économique entre la RGT et les régions de l'est.

La première priorité en matière de transport dans cette zone concerne l'infrastructure existante, avec notamment l'optimisation de l'utilisation de l'autoroute 400 et le prolongement des services ferroviaires du Réseau GO jusqu'à Barrie. Les initiatives à plus long terme, comme la voie de contournement de Bradford et l'extension des autoroutes 404 et 427, ne sont pas des priorités immédiates. La capacité totale des autoroutes, des transports en commun et des autres formes d'infrastructure du futur continuera d'être augmentée dans le cadre du plan de croissance proposé. La planification se

poursuivra en vue de protéger les corridors qui pourraient permettre de répondre à la demande à long terme, mais les projets prioritaires à court et à moyen terme sont les corridors économiques décrits plus haut, l'optimisation de l'autoroute 400 et l'extension des transports en commun, qui soutiendront la réalisation des objectifs du plan de croissance.

Carte 6 : Circulation des marchandises



Stratégies pour la mise en oeuvre

Outre les stratégies décrites plus haut, d'autres stratégies seront adoptées pour mettre en oeuvre le renforcement des transports en commun et des modes de transport de rechange. Pour aller de l'avant, nous devons notamment :

- créer la Régie des transports de la région du grand Toronto, pour appuyer l'aménagement continu d'un système de transport intégré dans toute la région;
- prélever 2 cents par litre de la taxe provinciale actuelle sur l'essence au bénéfice des transports en commun de la province (en commençant par 1 cent à partir d'octobre 2004), et inciter le gouvernement fédéral à soutenir les transports publics avec les recettes de la taxe fédérale sur l'essence;
- continuer d'investir dans le renouvellement et l'expansion des transports en commun, en formant des partenariats entre tous les paliers de gouvernement;
- mettre en place un système intégré de billetterie pour les services de transport en commun de toute la région;
- simplifier le processus d'évaluation environnementale, en particulier pour les initiatives du plan relatives aux transports en commun;
- proposer des mesures incitatives pour tout aménagement axé sur les transports en commun et les formes d'aménagement propices à tout mode de transport viable et attirant autre que l'automobile;
- mettre en oeuvre une stratégie coordonnée et intégrée pour la planification des transports en commun qui :
  - investit dans les centres urbains prioritaires des zones urbaines;
  - relie les centres urbains prioritaires des zones urbaines de la RGT, Hamilton et Kitchener-Waterloo;
  - investit dans l'entretien et l'amélioration de l'infrastructure et des systèmes municipaux de transports en commun existants pour en améliorer l'accessibilité, la sécurité et l'efficacité.
- optimiser l'infrastructure des autoroutes et l'utilisation des véhicules, et notamment :
  - planifier, concevoir et construire des voies réservées aux véhicules multioccupants sur les autoroutes et les grandes routes de la province;
  - gérer les incidents de la circulation avec une efficacité accrue;
  - concentrer les investissements dans les autoroutes sur les corridors commerciaux et les portes internationales.

Pour tirer le meilleur parti des précédents investissements en

infrastructure, les aménagements le long des corridors qui relient les centres urbains prioritaires de la RGT, de Hamilton et de la région de Kitchener-Waterloo seront appuyés par les actions suivantes :

- recenser les corridors régionaux qui relient les centres urbains prioritaires dans les plans officiels; et élaborer des politiques particulières pour les plans officiels et des normes d'aménagement différentes pour les corridors régionaux, de manière à refléter les principes et les normes de la croissance (pour les nouveaux aménagements, par exemple, des exigences moindres en matière de stationnement);
- élaborer un processus d'approbation accéléré et des outils spécifiques pour faciliter et favoriser l'aménagement le long des corridors régionaux à l'intérieur des zones urbaines de la RGT, de Hamilton et de Kitchener-Waterloo;
- mettre en place un mécanisme de protection des principaux corridors pendant la période nécessaire à l'étude des projets afin d'évaluer leur potentiel pour des utilisations futures;
- restreindre l'accès, interdire l'aménagement, et créer des tampons et une conception qui respecte le patrimoine naturel pour toute infrastructure située dans la zone proposée pour la ceinture de verdure du Golden Horseshoe; et, chaque fois que c'est possible, réduire au minimum les répercussions de l'aménagement des infrastructures sur les systèmes du patrimoine naturel comme la ceinture de verdure du Golden Horseshoe.

L'infrastructure des transports et des transports en commun est d'une importance cruciale pour la réalisation des objectifs de notre plan de croissance. Les centres urbains prioritaires et émergents décrits dans le document de discussion, soutenus par les décisions portant sur l'aménagement du territoire et les investissements dans les transports ébauchés plus haut amélioreront le paysage, l'environnement, la connectivité et la qualité de la vie en Ontario.

Le plan de gestion de la croissance Metro 2040 du secteur Minneapolis-St. Paul requiert une augmentation des densités dans la frange urbaine. On estime que cette mesure produira sur 25 ans une économie de 1,6 milliard de dollars pour la nouvelle infrastructure routière et les installations de traitement des eaux usées.

Services d'eau et d'eaux usées durables

La capacité de l'infrastructure des services d'approvisionnement en eau et des services relatifs aux eaux usées aide à déterminer les lieux où la croissance est possible. L'investissement dans ce type d'infrastructure a pris un retard important sur la croissance dans la région élargie du Golden Horseshoe, car de nombreuses municipalités recouvrent beaucoup moins que le coût total de leurs services d'eau. Parmi les défis auxquels sont confrontées les collectivités, on peut citer :

- le vieillissement de l'infrastructure des services d'eau et d'eaux usées;

- des systèmes d'eau et d'eaux usées trop petits et économiquement non viables;
- des revenus insuffisants pour financer les réparations de l'infrastructure et l'expansion requise par la croissance;
- des besoins d'investissements importants pour soutenir la croissance démographique et la hausse des emplois.

Dans certaines régions, les collectivités dépendent des eaux souterraines, des rivières ou des lacs intérieurs pour leur alimentation en eau potable. Bon nombre de ces collectivités seront un jour obligées soit de limiter leur croissance parce que les systèmes auront atteint la capacité maximale, soit d'investir dans des systèmes d'approvisionnement en eau axés sur les Grands lacs, ce qui nécessite des travaux importants et onéreux.

À l'échelle régionale, nous devons décider à quels endroits il faut investir dans l'infrastructure des services d'eau et d'eaux usées de manière à appuyer la croissance future, et comment payer et gérer l'entretien et la modernisation des systèmes existants pour garantir une eau fiable et sûre dans toute la région.

La *Loi de 2002 sur la durabilité des réseaux d'eau et d'égouts* obligera les municipalités à évaluer le coût total de la prestation des services d'eau et d'égouts, et à préparer des plans à long terme de recouvrement des coûts. Ces plans devront tenir compte de tous les coûts d'exploitation et d'investissement, de toutes les sources de revenus, et de l'investissement requis pour l'entretien et l'expansion des systèmes.

L'objectif du recouvrement de la totalité des coûts est de veiller à disposer d'un financement suffisant pour les besoins en infrastructure à long terme des services d'eau et d'égouts. Dans la plupart des municipalités, cette mesure conduira à augmenter très progressivement les tarifs, pour refléter plus exactement le coût réel des services d'eau et d'eaux usées.

La planification et la prestation de services d'eau et d'eaux usées dans la région élargie du Golden Horseshoe a souffert d'un manque de coordination. De multiples municipalités, grandes ou petites, et le secteur privé, avec ou sans la participation de la province, ont construit des installations de traitement et d'approvisionnement pour répondre à des besoins locaux ou à une utilisation unique. La province reconnaît le besoin d'examiner la situation et collabore avec les intervenants en vue d'évaluer les possibilités d'investissement, de financement et de renouvellement des services d'eau et d'eaux usées.

L'un des objectifs clés du plan de croissance sera de veiller à ce que notre infrastructure, comme les canalisations d'eau et les usines de traitement des eaux usées, puissent soutenir la croissance dans les lieux qui lui sont propices.

Stratégies

Nos services d'eau et d'eaux usées contribueront fortement à soutenir le plan de croissance grâce aux mesures suivantes :

- modernisation et entretien des installations existantes de services d'eau et d'eaux usées pour garantir un approvisionnement en eau propre et sûre, et des services efficaces de traitement des eaux usées;
- planification et mise en oeuvre de stratégies locales détaillées pour la conservation de l'eau, y compris les dispositifs de mesure, la tarification et les technologies rentables;
- élaboration de méthodes de traitement des eaux pluviales et des eaux de débordement des égouts;
- réglementation du prélèvement de l'eau conformément aux propositions relatives aux permis de prélèvement de l'eau en cours d'élaboration au ministère de l'Environnement;
- évaluation des capacités d'infiltration des bassins de réception des eaux.

Le ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique pilote l'élaboration d'une stratégie d'investissement et de financement à long terme pour les infrastructures des services d'eau et d'eaux usées, qui étudiera le meilleur moyen de fournir des services d'eau et d'eaux usées en Ontario.

Protection des ressources précieuses

La région élargie du Golden Horseshoe est dotée de sites exceptionnels du patrimoine naturel et culturel, de ressources naturelles précieuses et de terres agricoles de grande qualité qui sont vitales pour la prospérité et la qualité de la vie de l'Ontario à long terme. Les terres incultes, les ressources hydrologiques, les terres agricoles, les ressources minérales et le patrimoine culturel et archéologique constituent des atouts d'ordre écologique, économique et social.

Nous devons protéger et renforcer nos précieuses ressources dans le cadre de la gestion de la croissance. En favorisant la croissance dans les zones qui peuvent le mieux s'y adapter, le plan de croissance contribuera à éloigner les pressions de la croissance des lieux et des systèmes que nous devons protéger.

En s'appuyant sur les initiatives du gouvernement comme la création du Groupe d'étude sur la ceinture de verdure, le projet de réforme de la planification, le plan de protection des sources d'eau à l'échelle des bassins versants et la stratégie rurale, le plan de croissance fournira une plate-forme et une gamme d'outils qui permettront d'intégrer ces activités et qui, ensemble, contribueront à la protection des ressources en Ontario.

Protection des ressources en eau

Les ressources en eau de l'Ontario offrent aux collectivités une source d'eau potable abondante et sûre, assurent la bonne santé des cultures, du bétail et de l'habitat aquatique et faunique, et offrent des possibilités d'activités récréatives. Nous devons impérativement protéger et améliorer la qualité et la quantité de cette ressource, dont dépendent à long terme notre santé, notre sécurité et notre qualité de vie.

L'eau provient d'un système croisé d'éléments de surface et souterrains, comme les aquifères, les cours d'eau supérieurs, les rivières, les lits des cours d'eau, les lacs, les zones d'alimentation et d'émergence, les sources et les terres humides.

De manière générale, les ressources en eau de l'Ontario sont protégées par la *Loi sur la protection de l'environnement*, la *Loi sur les ressources en eau de l'Ontario*, la *Loi de 2002 sur la salubrité de l'eau potable*, la *Loi de 2002 sur la gestion des éléments nutritifs*, la *Loi de 2002 sur la durabilité des réseaux d'eau et d'égouts* et la *Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières*. Le Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges apporte une protection complémentaire des ressources en eau de surface et du sous-sol.

Une eau potable sûre, propre et abondante est indispensable à la santé et au bien-être de la population ontarienne. Un

approvisionnement suffisant en eau potable est également essentiel au dynamisme, à la durabilité et à la prospérité des collectivités. Le grand défi de la gestion des ressources en eau de l'Ontario est de mettre en oeuvre un système qui protégera et améliorera la qualité et la quantité de l'eau dans les années à venir, tout en répondant aux besoins créés par la croissance démographique et économique.

La province élabore un cadre global pour la protection de l'eau potable, et prend des mesures pour préserver les ressources en eau par le biais de diverses initiatives connexes, notamment la protection des sources d'eau à l'échelle des bassins versants, la protection de la ceinture de verdure, la gestion des éléments nutritifs et l'aménagement à long terme de l'infrastructure.

La protection des sources d'eau à l'échelle des bassins versants exigera la préparation, l'approbation et la mise en oeuvre de plans de protection des sources d'eau dans tous les bassins versants de l'Ontario. Cette initiative permettra de créer un système dans lequel la protection de l'eau potable sera prise en compte dès l'élaboration des décisions relatives à l'aménagement du territoire et de toutes les autres décisions qui touchent l'eau potable.

La *Loi de 2002 sur la gestion des éléments nutritifs* autorise l'élaboration de normes en ce domaine. La question de la protection des sources d'eau est traitée en partie par les règlements sur la gestion des éléments nutritifs, comme les restrictions portant sur l'utilisation de fumier et d'engrais, et l'obligation de créer des bandes d'isolement plantées.

Comme il a été mentionné plus haut, la *Loi de 2002 sur la durabilité des réseaux d'eau et d'égouts* obligera les municipalités à évaluer et à communiquer le coût réel de la prestation des services d'eau et d'eaux usées, et à préparer des plans à long terme pour en recouvrer les coûts. Les coûts associés aux mesures de protection des sources devraient être inclus dans les plans.

Le plan de croissance fournira un cadre général qui permettra de coordonner les décisions relatives à la croissance avec la protection de l'eau et les besoins en infrastructure à l'échelle des bassins versants.

Stratégies

La province favorisera une approche intégrée et coordonnée de la croissance, de la protection des sources d'eau et de la planification des infrastructures relatives à des bassins versants spécifiques, de surface ou souterrains par les mesures suivantes :

- en demandant aux municipalités de tenir compte de l'impact à long terme de la croissance et des besoins en infrastructure lors de l'élaboration de plans de protection des sources d'eau à l'échelle des bassins versants;

- en éloignant les aménagements des zones fragiles recensées dans les plans de protection des sources d'eau;
- en évaluant régulièrement les conséquences des nouveaux aménagements du territoire sur la qualité et la quantité de l'eau, et sur les fonctions hydrologiques associées.

Protection des systèmes du patrimoine naturel et des espaces verts

Les éléments et les zones du patrimoine naturel de la région élargie du Golden Horseshoe sont des atouts qui contribuent à la vitalité des collectivités et à l'amélioration de la qualité de vie. Ensemble, ils constituent les fondations d'un système du patrimoine naturel qui protège et renforce la bonne santé, la diversité, l'abondance et la connectivité de notre environnement naturel.

L'un des rôles du district régional du grand Vancouver est de protéger une zone verte. La zone verte a pour objet de limiter l'expansion urbaine et de protéger les bassins versants, ainsi que les terres et les régions fauniques importantes sur le plan écologique, tout en proposant des activités de plein air. Outre le territoire de plus de 50 000 hectares désigné par la province comme réserve de terres agricoles, la zone verte compte actuellement 205 000 hectares protégés.

La région élargie du Golden Horseshoe compte de nombreux lieux d'importance du patrimoine naturel, notamment les terres humides; les terrains boisés; les lacs de kettle; les espèces rares, menacées et en voie de disparition et leur habitat; et les rivières et vallées. Elle compte également les rives du lac Ontario, l'escarpement du Niagara et la moraine d'Oak Ridges (*voir la carte 7*).

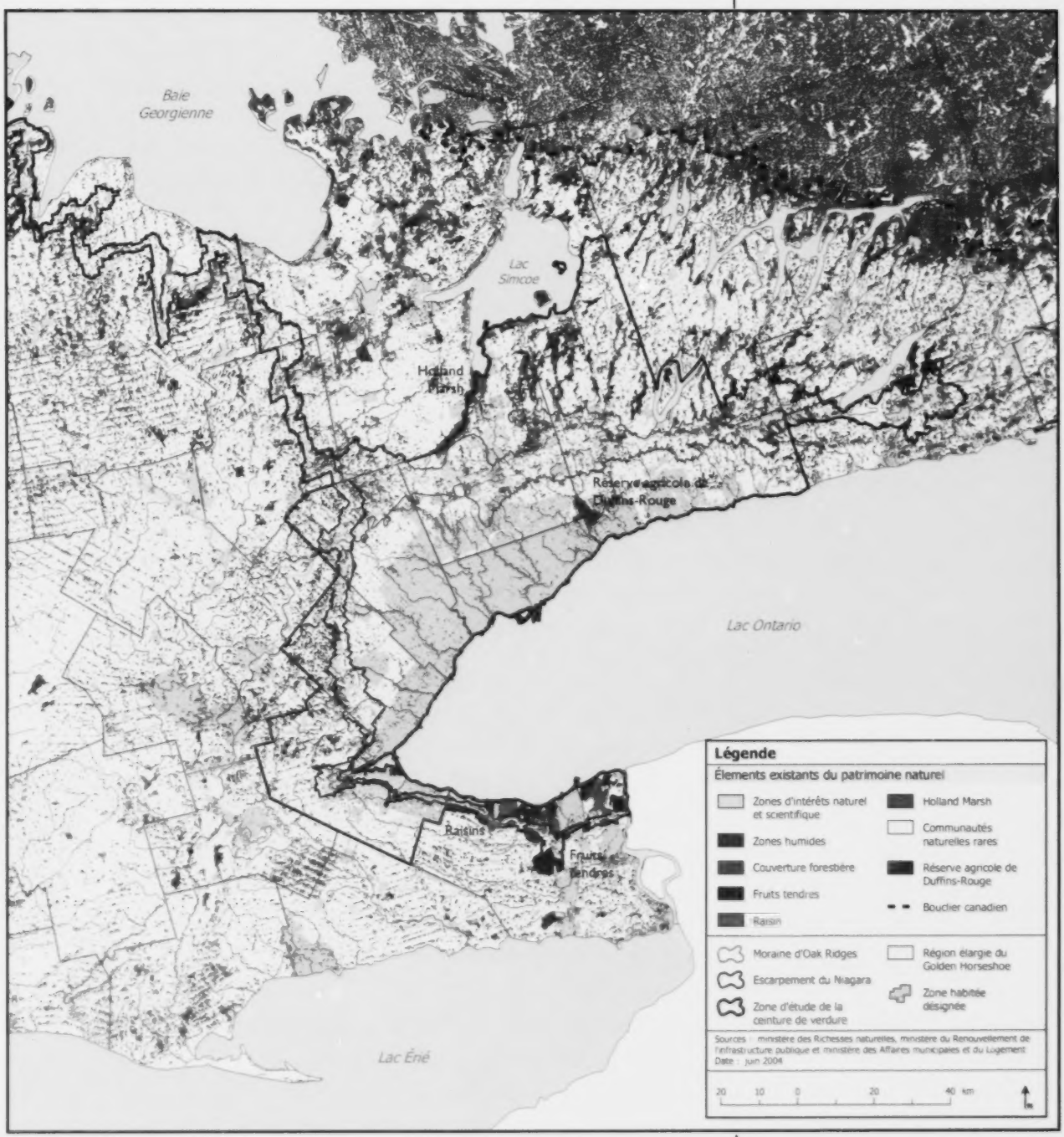
Un système du patrimoine naturel se compose généralement d'éléments et de zones du patrimoine naturel, reliés par des corridors naturels qui sont nécessaires à la préservation de la diversité biologique et géologique, des fonctions naturelles, de populations viables d'espèces indigènes et des écosystèmes. Dans la région élargie du Golden Horseshoe, il s'agit des régions naturelles d'importance et des espaces verts qui les relient. Nous devons préserver la diversité biologique et les habitats uniques de l'Ontario.

À une plus large échelle, les systèmes d'espaces verts font partie intégrante du tissu régional, et aident à :

- préserver la santé et la diversité des éléments naturels dans les collectivités en pleine croissance;
- contribuer directement à la santé et au bien-être de la population en lui offrant un air pur, une eau propre et des sols sains;
- favoriser la réussite sociale et économique des collectivités par le biais d'une gestion et d'une utilisation adaptées des ressources naturelles;
- augmenter l'attrait global de la région et en faire un lieu où l'on a envie de travailler, de vivre, de se distraire et d'investir.

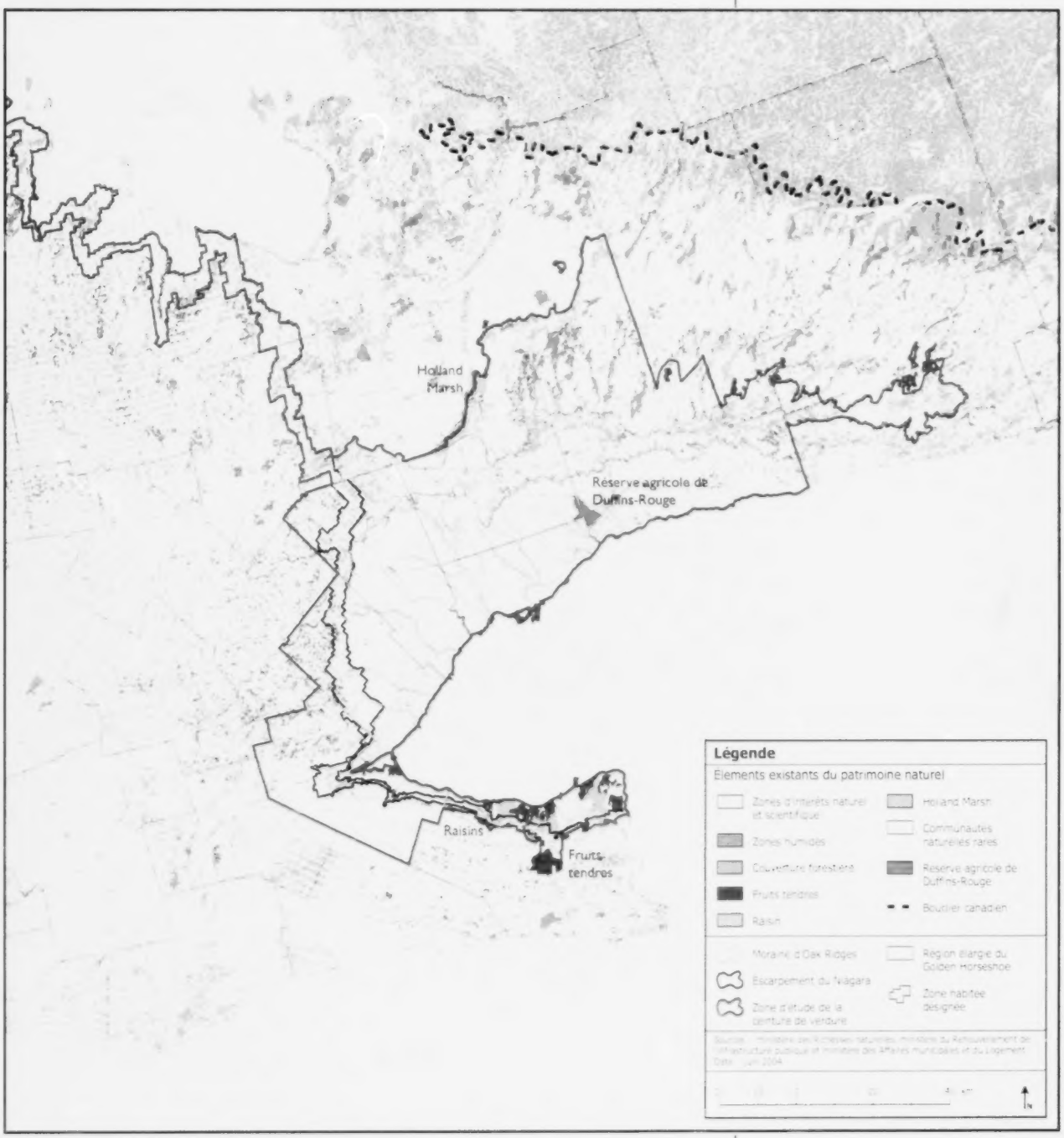
À l'intérieur de la zone d'étude de la ceinture de verdure du Golden Horseshoe, plusieurs outils de protection des principaux éléments et systèmes naturels existent déjà. Le Groupe d'étude sur la ceinture de verdure recommande de relier l'escarpement du Niagara et la moraine d'Oak Ridges par d'autres systèmes du patrimoine naturel, des terres agricoles et des ressources non renouvelables, afin de créer une ceinture de verdure permanente du Golden Horseshoe.

Carte 7 : Éléments existants du patrimoine naturel



À l'intérieur de la zone d'étude de la ceinture de verdure du Golden Horseshoe, plusieurs outils de protection des principaux éléments et systèmes naturels existent déjà. Le Groupe d'étude sur la ceinture de verdure recommande de relier l'escarpement du Niagara et la moraine d'Oak Ridges par d'autres systèmes du patrimoine naturel, des terres agricoles et des ressources non renouvelables, afin de créer une ceinture de verdure permanente du Golden Horseshoe.

Carte 7 : Éléments existants du patrimoine naturel



Création de la ceinture de verdure du Golden Horseshoe

L'Ontario est également résolu à établir une ceinture de verdure du Golden Horseshoe qui constituera un patrimoine permanent et durable dont profiteront les générations actuelles et futures. Le gouvernement provincial a créé un Groupe d'étude qui formulera des recommandations sur l'étendue, la nature des terrains et l'implantation d'une ceinture de verdure permanente dans la région du Golden Horseshoe.

En février 2004, le gouvernement de l'Ontario a créé un Groupe d'étude sur la ceinture de verdure composé de 13 intervenants et chargé d'élaborer des recommandations sur la façon la plus efficace pour la province de créer une ceinture de verdure permanente. La ceinture de verdure du Golden Horseshoe serait un réseau continu et solidaire d'espaces ouverts qui limiterait l'expansion tentaculaire et protégerait le territoire et les terres agricoles écologiquement fragiles, les ressources précieuses comme les terres agricoles, les forêts et les ressources minérales, ainsi que le caractère unique des régions rurales. Elle constituerait un héritage permanent et durable pour les générations actuelles et futures.

Pour délimiter la ceinture de verdure, le Groupe d'étude examine une portion de la région élargie du Golden Horseshoe, qui comprend la RGT, Hamilton, les terres réservées à la culture de fruits tendres et de raisins de la région de Niagara, les terres relevant du Plan d'aménagement de l'escarpement du Niagara et du Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges, et d'autres régions naturelles clés comme la réserve agricole de Duffins-Rouge. Le travail du Groupe d'étude et l'élaboration du présent document de discussion sont réalisés simultanément. Les recommandations finales émises par le Groupe d'étude seront réunies en parallèle avec la finalisation du plan de croissance. À l'heure actuelle, le Groupe d'étude recueille les commentaires du public sur la vision et les objectifs visés par la ceinture de verdure du Golden Horseshoe et présentés ci-dessous.

Vision

La ceinture de verdure du Golden Horseshoe formera un patrimoine permanent et durable pour les générations actuelles et futures. Elle mettra en valeur nos zones urbaines et rurales grâce à un réseau continu et relié d'espaces ouverts qui :

- protègera et améliorera les terres écologiquement fragiles et les systèmes du patrimoine naturel;
- tiendra compte des besoins sociaux, naturels et économiques de la région;
- soutiendra et nourrira le secteur agricole régional;
- protègera les ressources naturelles d'importance de la région en vue d'une utilisation durable;
- continuera de créer des possibilités d'activités récréatives et de tourisme compatibles et de grande qualité.

Objectifs

La ceinture de verdure améliorera la qualité de vie dans toute la région du Golden Horseshoe en remplissant de multiples fonctions, notamment :

- fournir des espaces de verdure entre et vers les espaces ouverts situés dans les zones urbaines en pleine croissance dans la région;
- protéger, soutenir et restaurer les éléments et les fonctions écologiques de l'environnement naturel;
- préserver les terres agricoles viables comme sources commerciales permanentes d'alimentation et d'emplois en reconnaissant l'importance vitale d'une agriculture prospère pour l'économie régionale;
- soutenir la campagne et les collectivités rurales de la région;
- conserver et rendre accessibles les ressources naturelles indispensables à une économie dynamique;
- veiller à ce que les investissements en infrastructure soient conformes aux objectifs environnementaux, sociaux et économiques visés par la ceinture de verdure.

Stratégies

Le plan de croissance fournira un cadre qui permettra de coordonner les décisions relatives à la croissance avec la protection des éléments et des systèmes du patrimoine naturel.

L'initiative de la ceinture de verdure contribuera à protéger les éléments et les fonctions d'importance du patrimoine naturel de l'intrusion de l'urbanisme et des conflits à propos de l'aménagement du territoire en permettant de :

- définir un système du patrimoine naturel dans la région élargie du Golden Horseshoe qui comprendra :
  - des zones naturelles fondamentales comme la moraine d'Oak Ridges; l'escarpement du Niagara; la voie navigable Trent-Severn et les liens entre les deux rivières et avec le lac Ontario; le lac Simcoe; et la baie Georgienne;
  - des éléments et des fonctions spécifiques d'importance du patrimoine naturel, comme les terres humides, les zones d'intérêt naturel et scientifique, et les terrains boisés d'importance;
  - un réseau de ressources en eau qui comprend des eaux de surface, des eaux souterraines et des caractéristiques hydrologiques comme les terres humides, les ruisseaux, les zones fragiles des têtes de puits, les zones d'alimentation et d'émergence, les cours d'eau supérieurs fragiles, les aquifères et l'habitat aquatique;

- des paysages ruraux naturels et ouverts, et des reliefs uniques et fragiles comme certains éléments géologiques, des perspectives et des panoramas;
- un réseau d'espaces libres qui offrent des possibilités intéressantes pour la protection de l'environnement, les loisirs de plein air, le tourisme, l'accès public et la découverte du patrimoine culturel et naturel.

- favoriser l'aménagement compact dans les zones habitées à l'intérieur de la ceinture de verdure ou dans les régions adjacentes pour réduire les pressions de l'aménagement dans les zones du patrimoine naturel;
- aider les municipalités à recenser et à intégrer les systèmes et les zones naturelles dans le tissu d'espaces verts ou d'espaces ouverts de leurs plans de gestion de la croissance;
- fournir aux municipalités des outils supplémentaires, par le biais de la réforme de la planification et d'autres initiatives, pour protéger le système du patrimoine naturel de la région;
- améliorer les mesures d'incitation pour favoriser la conservation des ressources :
  - en élargissant les programmes d'intendance du territoire et les programmes d'éducation publique;
  - en réexaminant les avantages accordés en matière d'impôt foncier pour la protection des espaces verts;
  - en encourageant l'application de servitudes protectrices.
- adopter une approche coordonnée pour évaluer l'impact des modifications de l'aménagement du territoire sur les éléments et les systèmes d'importance du patrimoine naturel.

Ressources agricoles

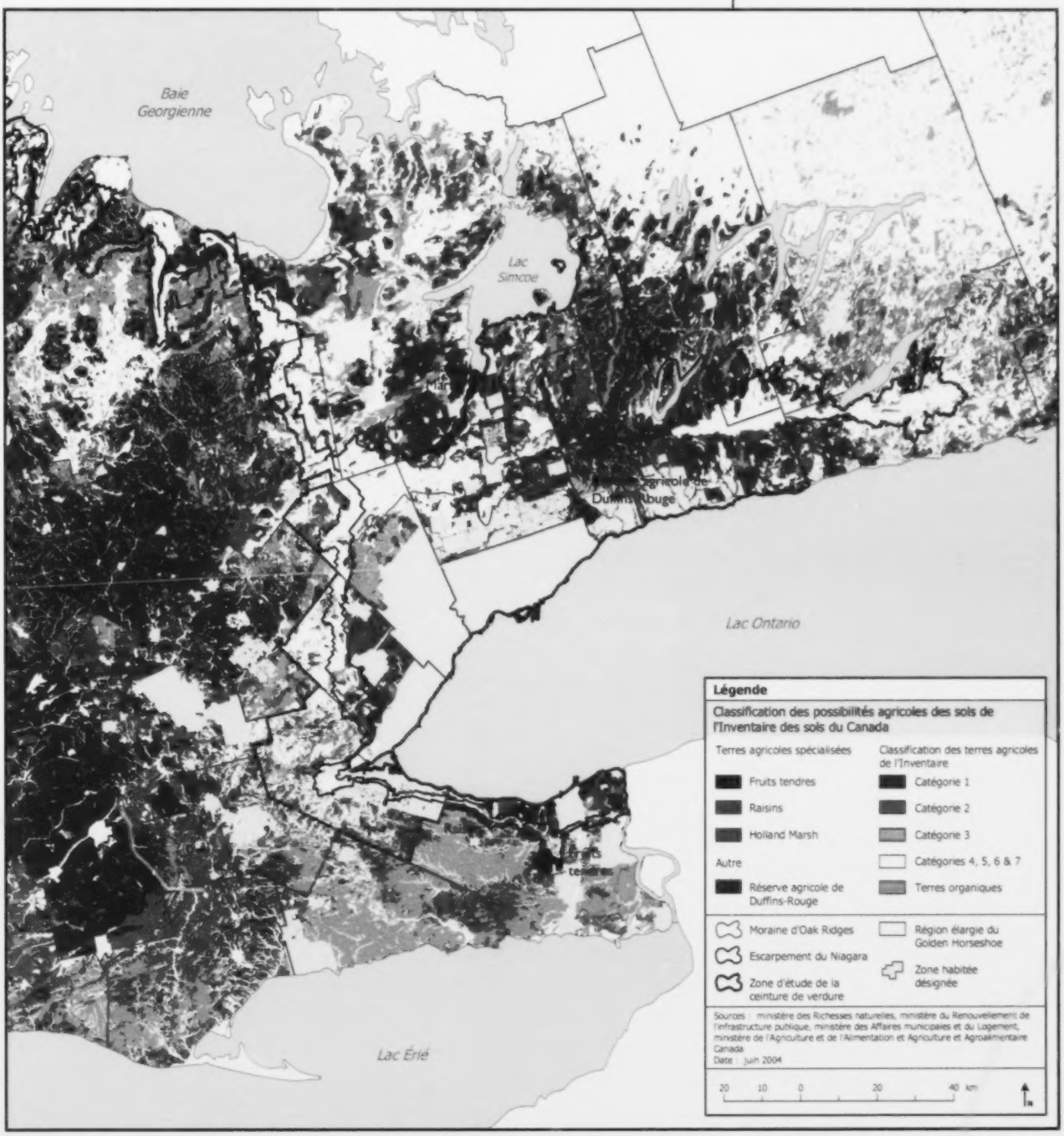
Le secteur agricole de l'Ontario lui procure de nombreux avantages économiques et écologiques, et soutient la vitalité des collectivités rurales.

Les terres agricoles de la région élargie du Golden Horseshoe sont reconnues pour être parmi les meilleures au monde. Les fermes de la région génèrent près de 3,5 milliards de dollars en revenus agricoles bruts[14]. Il s'agit de ressources limitées, et les terres agricoles de cette qualité sont relativement rares. Les terres qui conviennent à la production agricole représentent moins de 12 % de la superficie de la province, et les terres considérées comme des zones agricoles à fort rendement forment moins de 5 % de la superficie totale du Canada.

La protection des terres agricoles fait partie des éléments essentiels au soutien de l'agriculture et de l'industrie agroalimentaire

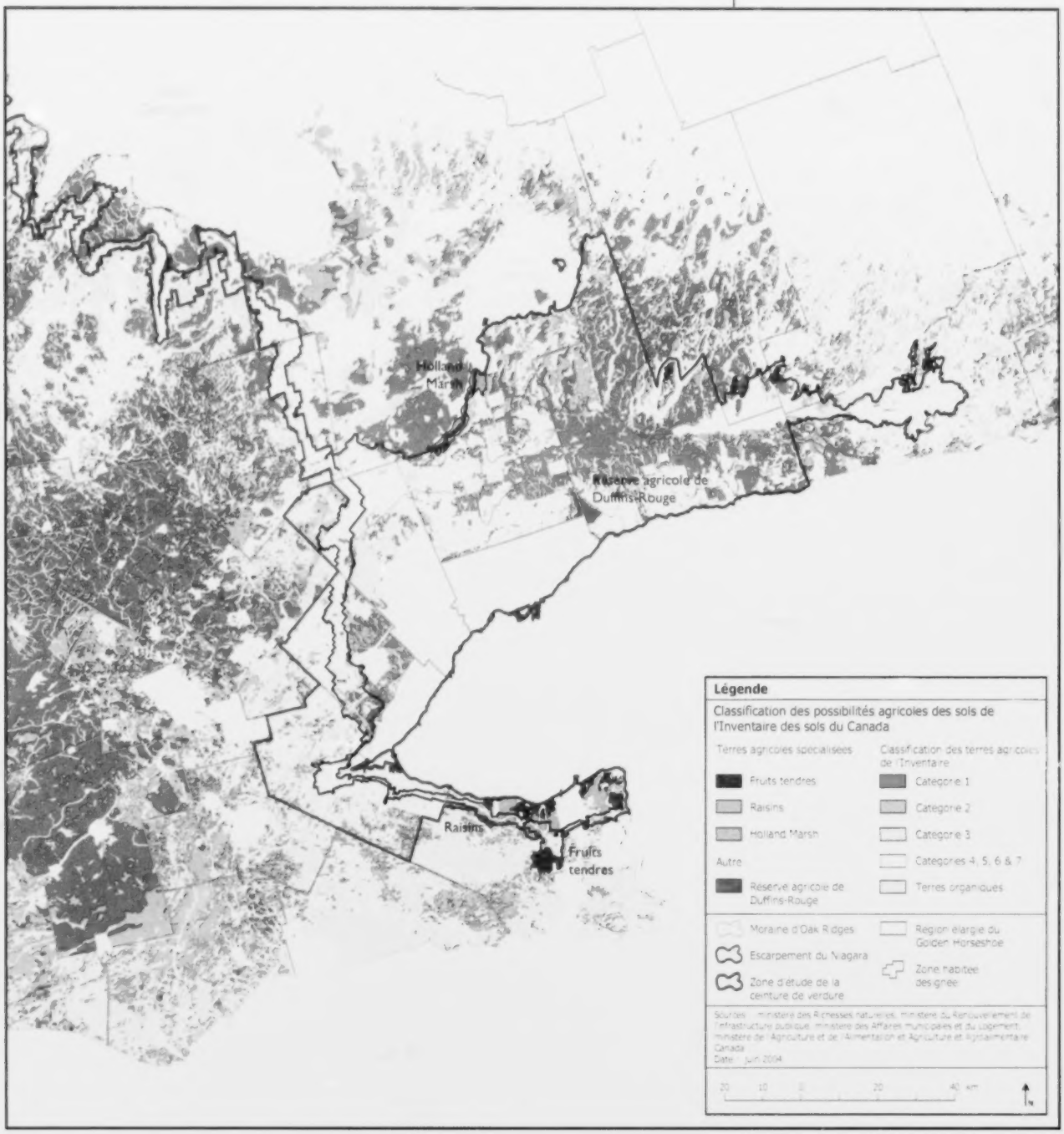
ontariennes et au maintien d'un secteur agricole dynamique et durable dans la région. Les terres agricoles spécialisées de la région élargie du Golden Horseshoe, comme les terres réservées à la culture de fruits tendres et de raisins de la région du Niagara et le Holland Marsh, sont des atouts particulièrement précieux. Le Groupe d'étude sur la ceinture de verdure recommande des mesures rigoureuses pour les protéger de l'expansion urbaine et du morcellement, afin qu'elles conservent leur viabilité économique et agricole. La province s'engage également à protéger la réserve agricole de Duffins-Rouge à Pickering. (Voir la carte 8.)

Carte 8 : Classification des possibilités agricoles des sols de l'Inventaire des sols du Canada



ontariennes et au maintien d'un secteur agricole dynamique et durable dans la région. Les terres agricoles spécialisées de la région élargie du Golden Horseshoe, comme les terres réservées à la culture de fruits tendres et de raisins de la région du Niagara et le Holland Marsh, sont des atouts particulièrement précieux. Le Groupe d'étude sur la ceinture de verdure recommande des mesures rigoureuses pour les protéger de l'expansion urbaine et du morcellement, afin qu'elles conservent leur viabilité économique et agricole. La province s'engage également à protéger la réserve agricole de Duffins-Rouge à Pickering. (Voir la carte 8.)

Carte 8 : Classification des possibilités agricoles des sols de l'Inventaire des sols du Canada



En s'appuyant sur les initiatives de la ceinture de verdure et de la réforme de la planification du territoire, le plan de croissance permettra de collaborer avec les municipalités pour protéger les terres agricoles à fort rendement et les terres agricoles spécialisées au-delà de la ceinture de verdure, en vue de les réserver à long terme aux cultures et de limiter tout autre utilisation concurrente et incompatible.

Le plan veillera à ce que l'expansion urbaine sur des terres agricoles soit envisagée uniquement si elle est justifiée et réalisable, si elle ne menace pas les terres agricoles spécialisées, et si elle évite ou réduit au minimum l'utilisation de terres agricoles à fort rendement.

Dans ce but, la Déclaration de principes provinciale demande que les terres agricoles à fort rendement soient protégées et réservées à long terme aux fins d'agriculture. L'expansion des zones habitées dans les terres agricoles à fort rendement n'est autorisée que si la nécessité de l'expansion a été démontrée, et uniquement si aucune terre agricole de moindre priorité n'est disponible. En outre, la Déclaration de principes provinciale propose d'interdire l'expansion des zones habitées dans les terres agricoles spécialisées.

La préservation des terres agricoles est l'un des facteurs qui permettront d'établir les conditions nécessaires à la prospérité des collectivités agricoles. En protégeant les zones agricoles des autres types d'utilisations incompatibles, nous préservons toutes les possibilités de répondre aux besoins actuels et futurs, pour laisser les agriculteurs poursuivre leurs activités avec le moins de perturbation possible et offrir de nouvelles perspectives à la production agricole.

Dans la région élargie du Golden Horseshoe, les utilisations, les activités et les pratiques normales de la ferme seront encouragées et protégées afin de favoriser et de soutenir un secteur agricole dynamique et sain.

Le Groupe d'étude de la ceinture de verdure et l'Équipe de consultation du secteur agricole étudient aussi d'autres questions relatives à la protection des terres agricoles et à la viabilité du secteur agricole. Une coordination continue avec le plan de croissance sera nécessaire pour que les zones agricoles d'importance soient correctement définies et protégées.

Stratégies

La province a l'intention de protéger les régions agricoles à fort rendement, y compris les terres agricoles spécialisées comme les terres réservées à la culture de fruits tendres, de l'expansion urbaine et des conflits en matière d'aménagement du territoire en adoptant les mesures suivantes :

- créer une ceinture de verdure du Golden Horseshoe pour protéger certaines zones spécifiques de la région élargie du Golden Horseshoe;

- revoir le système de l'aménagement du territoire par le biais de l'initiative de la réforme de la planification en vue de trouver l'équilibre qui permettra à la fois de protéger les terres à long terme et de donner aux fermiers la souplesse nécessaire pour modifier leurs activités au fil du temps;
- favoriser, dans les futures zones de croissance, les stratégies qui appuient l'aménagement compact dans les zones habitées et concentrent l'expansion autour des centres et le long des corridors en vue de limiter les pressions de la croissance sur les terres agricoles; et fixer des objectifs relatifs à l'intensification, la densité, la variété des utilisations et les étapes de l'aménagement;
- encourager les initiatives comme la gestion des éléments nutritifs, l'intendance des terres agricoles et les pratiques normales de la ferme pour protéger et mettre en valeur les utilisations agricoles, les activités agricoles à valeur ajoutée et, lorsque la situation le justifie, soutenir les infrastructures nécessaires à l'agriculture;
- encourager les activités de recherche et développement dans le secteur agricole qui visent à créer des activités à valeur ajoutée;
- soutenir le travail de l'Équipe de consultation du secteur agricole relativement aux terres de la région élargie du Golden Horseshoe.

Ressources en agrégats minéraux

Les ressources en agrégats minéraux comme le calcaire, le sable, le gravier, l'argile, le schiste argileux et le grès sont nécessaires à l'aménagement et au maintien de l'infrastructure de l'Ontario. La région élargie du Golden Horseshoe produit et consomme chaque année plus de 90 millions de tonnes d'agrégats[15]. (*Voir la carte 9*).

L'un des défis qui se pose dans la région élargie du Golden Horseshoe est de trouver un équilibre entre le besoin continu de ressources en agrégats minéraux et la nécessité de réduire au minimum l'impact des activités d'extraction sur le milieu local.

Stratégies

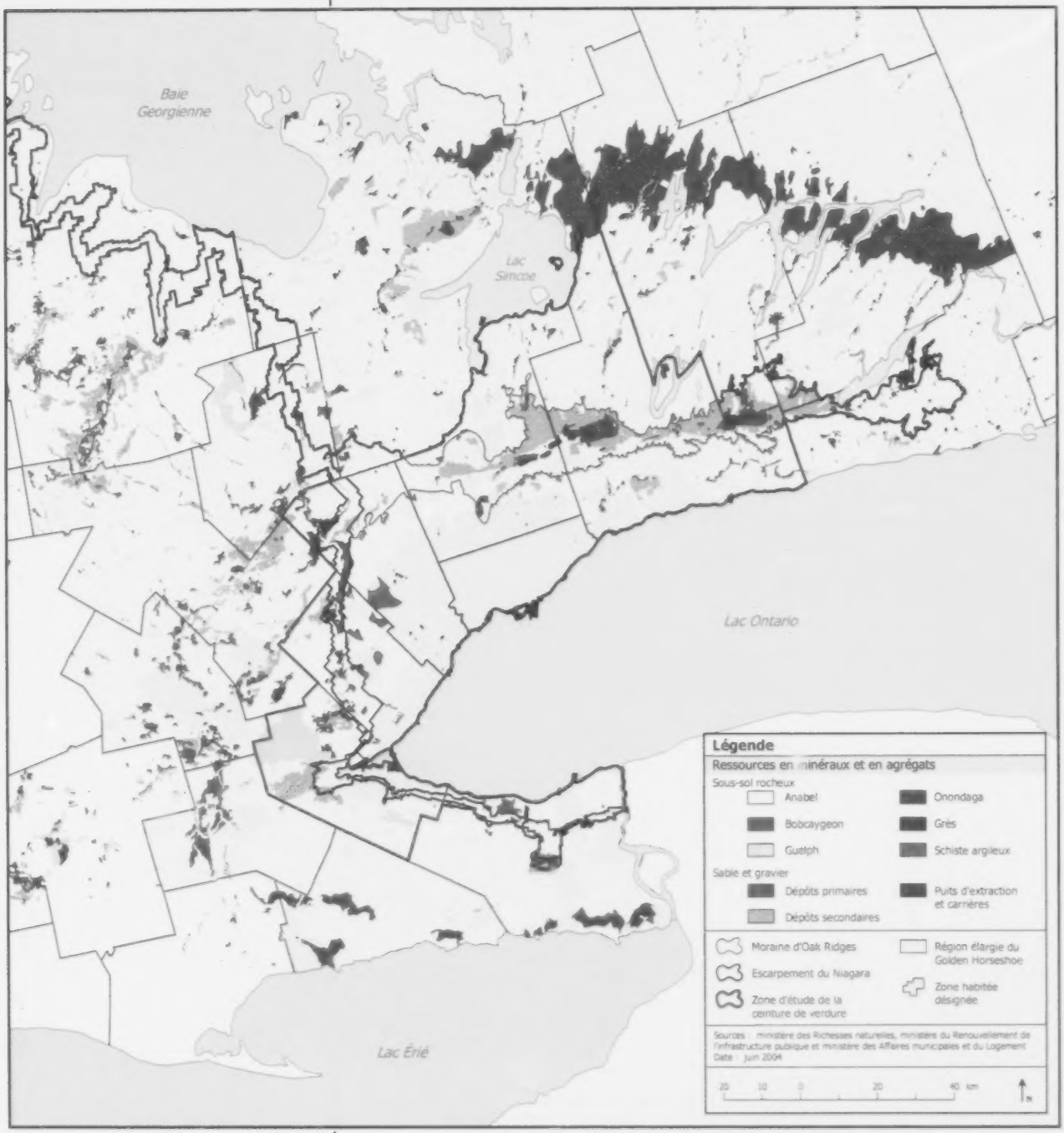
La conservation des ressources en agrégats sera encouragée en mettant plus fermement l'accent sur la réutilisation et le recyclage des matériaux, et en freinant la demande grâce à un aménagement urbain plus compact et une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure. La stratégie prévoit notamment :

- assurer la protection permanente des zones potentiellement riches en agrégats qui ont été désignées comme étant prioritaires en raison de la qualité, la facilité d'accès et la quantité de la ressource;
- entreprendre l'extraction et la remise en état des terres en temps opportun en vue d'utilisations ultérieures qui appuient les objectifs visés par le plan de croissance;

- collaborer avec les municipalités et avec l'industrie pour étudier des moyens plus efficaces et novateurs de mettre les agrégats à la disposition du marché tout en réduisant les conséquences de leur extraction sur les collectivités locales.

Toutes ces stratégies doivent permettre d'atteindre l'équilibre entre l'extraction des ressources minérales et la protection des éléments et des fonctions du patrimoine naturel.

Carte 9 : Ressources en minéraux et en agrégats



Mise en oeuvre : droit devant

La réussite des plans et des politiques dépend de leur mise en oeuvre. Il faut agir sur plusieurs fronts si nous voulons nous assurer de la mise en oeuvre la plus efficace possible du plan de croissance.

Il faudra pour ce faire des efforts considérables de la part de tous les paliers gouvernementaux, du secteur privé, des organismes non gouvernementaux et des résidents de la région élargie du Golden Horseshoe. Une mise en oeuvre efficace nous obligera également à modifier la manière dont nous nous comportons, prenons des décisions, planifions et travaillons ensemble.

La mise en oeuvre complète exigera un certain nombre d'étapes :

1. **Leadership et partenariat de la province** : la province veillera à ce que ses programmes et investissements dans la région élargie du Golden Horseshoe s'harmonisent au plan de croissance. La province aidera les parties intéressées, notamment les administrations municipales, et elle collaborera avec ces dernières afin de mettre le plan en oeuvre.
2. **Outils pour une mise en oeuvre efficace :** la province évaluera, utilisera et recommandera des outils de réglementation, des outils financiers ainsi que des programmes afin d'aider les municipalités et les autres parties intéressées à mettre en oeuvre le plan de croissance.
3. **Cadre législatif** : le plan de croissance pourrait exiger le recours à des dispositions législatives qui assureront la définition de responsabilités et de rôles clairs ainsi que l'harmonisation avec diverses lois.
4. **Suivi et examen** : la province suivra la mise en oeuvre du plan et en évaluera les effets sur la qualité de vie et les résultats obtenus dans les collectivités.

Leadership et partenariat de la province

Collaboration

L'application de ce plan exigera la collaboration de toutes les parties intéressées ainsi que l'établissement de partenariats dans tous les secteurs et toutes les régions – y compris les personnes qui vivent et travaillent dans la région élargie du Golden Horseshoe.

Une stratégie de grande envergure pour l'établissement de partenariats comportera une collaboration avec les partenaires municipaux et les parties intéressées en vue de dresser un ensemble cohérent de projections démographiques et de créer des projets pilotes et de démonstration. Cette stratégie comprendra des volets d'éducation et de formation tels que des lignes directrices, des ateliers, des manuels, des sites Web et l'apprentissage en ligne.

Une stratégie d'engagement public mettra l'accent sur la mobilisation et la sensibilisation des citoyens quant à leur rôle dans la mise en oeuvre du plan.

Le gouvernement provincial a récemment annoncé que le premier ministre nommerait un facilitateur provincial qui aidera l'industrie et les parties intéressées en ce qui a trait aux questions que soulèvera la mise en oeuvre du plan de croissance. Le facilitateur provincial travaillera de concert avec les parties concernées afin de résoudre les conflits qui pourraient survenir au cours de la mise en oeuvre du plan.

En outre, la province instituera un groupe sélect composé de dirigeants respectés dans les domaines de la gouvernance municipale, de la gestion de la croissance, des affaires et de l'environnement. Ce groupe sera chargé de suivre la mise en oeuvre du plan et de fournir des conseils à ce propos.

Gestion provinciale ordonnée

De nombreux aspects du plan de croissance sont liés aux activités des ministères provinciaux. Pour s'assurer de la mise en oeuvre intégrale du plan et de l'effet d'entraînement qu'exercera le gouvernement, le ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique, en qualité d'organisme central responsable de la planification de la croissance, devra examiner les activités des autres ministères et veiller à ce qu'elles renforcent mutuellement les orientations définies dans le plan de croissance.

Des comités interministériels chargés d'étudier les initiatives liées à la croissance existent déjà, et ils pourront continuer à offrir une tribune pour l'examen des activités gouvernementales afin de s'assurer qu'elles appuient la croissance de façon harmonieuse.

Le ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique coordonnera les politiques à l'échelle des ministères, favorisera l'alignement des politiques et des investissements fédéraux, provinciaux et municipaux, et rendra compte régulièrement des résultats au Conseil des ministres. Le ministère entend aussi :

- veiller à la conformité des initiatives provinciales avec le plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe, ce qui comprend le plan stratégique décennal d'investissement dans l'infrastructure de la province;
- aider les ministères et les parties intéressées à mettre en oeuvre le plan de croissance et leur donner des conseils;
- faire la promotion de la création et de l'utilisation d'outils et d'autres incitatifs, notamment l'établissement d'un nouveau cadre pour les politiques en matière de financement et d'acquisition de nouveaux éléments d'infrastructure;
- suivre le plan et l'examiner régulièrement, ce qui comprend

l'élaboration et la diffusion d'un indice d'habitabilité des collectivités afin de mesurer l'efficacité du plan pour ce qui est d'améliorer la qualité de vie.

Outils pour une mise en oeuvre efficace

Il faut un ensemble bien pensé d'outils pour aider à la mise en oeuvre du plan.

Il existe déjà un certain nombre d'outils (*Loi sur l'aménagement du territoire*, plans officiels des municipalités, redevances d'exploitation), mais ils ont besoin d'être modifiés ou renforcés pour faciliter plus efficacement la mise en oeuvre. Par exemple, aux fins de l'initiative de réforme de la planification, on étudie un vaste éventail de réformes du système de planification de l'aménagement du territoire, y compris de nouveaux outils et des outils améliorés afin d'appuyer une planification plus efficace et de renforcer les collectivités.

D'autres territoires de compétence font appel avec grand succès à divers autres outils. Il nous faut évaluer la valeur de ces outils et de quelle manière nous aurions à les adapter afin de créer un ensemble approprié d'incitatifs dans la région élargie du Golden Horseshoe.

Nous avons besoin d'un ensemble d'outils existants améliorés et de nouveaux outils innovateurs pour créer les incitatifs appropriés (p. ex. réaliser la densification, attirer les investissements dans les centres urbains prioritaires). De plus, il faut faire ressortir et éliminer les obstacles à la mise en oeuvre du plan.

Cet ensemble d'outils sera constitué d'outils de réglementation et de planification ainsi que d'outils financiers.

Outils de réglementation

Les outils de réglementation et de planification sont liés à la *Loi sur l'aménagement du territoire*. En font partie le zonage et les plans officiels. Les initiatives actuelles de réforme de la planification se traduiront par un certain nombre de changements qui accroîtront l'efficacité du processus d'aménagement et de planification de l'aménagement du territoire, afin de

Outils de réglementation et de planification possibles afin d'appuyer la mise en oeuvre du plan de croissance

Les plans de croissance des municipalités de palier supérieur et à palier unique sont des documents qui établissent les priorités et les objectifs à long terme pour les municipalités de palier supérieur. Ils inspirent la préparation des plans officiels locaux en fournissant des orientations sur des aspects comme la croissance démographique, les priorités en matière de transports régionaux et les plans d'infrastructure.

Les plans d'améliorations communautaires sont des plans préparés par les municipalités aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*; ils sont au départ préparés pour promouvoir la revitalisation des secteurs sous-utilisés. Leurs dispositions permettent aux municipalités de palier supérieur ou à palier unique d'établir des programmes de subventions et de prêts qui seraient autrement interdits.

Le système de délivrance de permis d'exploitation réunit en un seul système des caractéristiques des processus de zonage, de plans d'implantation ou de dérogations mineures, pour qu'un permis d'exploitation puisse remplacer les approbations distinctes pour ces trois processus. Il a pour objectif de promouvoir la croissance économique grâce à des approbations plus rapides, à une souplesse accrue et à une meilleure compréhension initiale des projets qui sont permis.

promouvoir des collectivités vigoureuses et d'appuyer la mise en oeuvre du plan de croissance.

La Déclaration de principes provinciale révisée fournira des orientations plus fermes et plus claires afin d'appuyer des objectifs de gestion de la croissance comme l'aménagement compact, la densification, le repérage des centres urbains prioritaires, la protection de l'environnement et l'appui aux investissements stratégiques dans l'infrastructure.

Le document de discussion fournit aussi des orientations pour l'élaboration des plans de gestion de la croissance des municipalités de palier supérieur et à palier unique, au niveau des régions ou comtés. Au niveau local, les plans d'améliorations communautaires peuvent fournir le cadre qui permettra d'offrir les mêmes incitatifs ou outils financiers pour faciliter la densification et le réaménagement.

Un processus d'approbation accéléré des projets appuyant les plans de croissance ou d'améliorations communautaires peut constituer un autre moyen d'encourager l'aménagement dans des secteurs urbains établis.

Outils financiers

Il existe une grande variété d'outils financiers qui offrent des options innovatrices pour mettre en oeuvre les orientations clés du plan.

Les outils existants, par exemple les redevances d'aménagement, servent depuis de nombreuses années. Un examen des redevances d'aménagement peut donner la possibilité d'envisager des façons de les modifier afin de s'assurer que les promoteurs de nouveaux aménagements paient leur juste part des coûts de la croissance, avec l'objectif de mieux appuyer la croissance dans les secteurs urbains aménagés ayant une infrastructure existante.

Le gouvernement examinera aussi d'autres outils financiers comme le programme de remboursement des droits de cession

Outils financiers possibles pour appuyer la mise en oeuvre du plan de croissance

Établissement du prix à partir du coût complet pour les éléments d'infrastructure. On tient compte de tous les coûts de fonctionnement et d'immobilisations d'un bien pendant sa durée utile.

Établissement du prix selon la durée utile. On tient compte de la gamme complète des coûts liés aux réexamens et des avantages et répercussions à long terme sur la collectivité, y compris l'entretien, les conséquences environnementales et sociales et les méthodes de financement.

Financement par de nouvelles taxes foncières. Cela permet à une municipalité de recueillir et de regrouper des hausses prévues des impôts fonciers provenant des améliorations locales et d'affecter ces recettes au financement des améliorations d'infrastructure dans le but d'attirer les nouveaux aménagements.

Redevances d'aménagement. Une municipalité peut récupérer les coûts additionnels entraînés par les nouveaux aménagements, sous réserve des dispositions de la *Loi sur les redevances d'aménagement.*

On examinera les **droits de cession immobilière** dans l'optique de la promotion d'un aménagement plus compact.

Réforme de l'impôt foncier. On pourrait accorder des incitatifs fiscaux pour les biens situés dans des centres urbains prioritaires, afin d'appuyer la densification pour les aménagements commerciaux, industriels et résidentiels.

Les **hypothèques tenant compte de l'efficacité de l'emplacement** servent dans de nombreuses villes américaines et permettent à un prêteur hypothécaire de reconnaître les économies en frais de transport que réalisent leurs clients qui habitent une collectivité bien desservie par les transports en commun.

immobilière afin de déterminer si ces outils pourraient encourager l'achat de logements dans des secteurs urbains existants.

Au cours des consultations précédentes, de nombreuses municipalités ont également demandé au gouvernement d'étudier de nouveaux outils financiers. Nous consulterons les municipalités et les autres parties intéressées au fur et à mesure de la mise en oeuvre du plan.

Les encadrés décrivent brièvement certains outils clés qui sont en usage dans d'autres compétences afin de promouvoir des changements positifs. Certains peuvent s'appliquer davantage dans les centres urbains prioritaires, tandis que d'autres conviendraient dans toutes les collectivités.

La province entreprendra un examen plus approfondi des outils de mise en oeuvre afin de trouver l'ensemble approprié d'outils pour aider à la mise en oeuvre du plan de croissance.

Cadre législatif

Le plan de croissance pourrait exiger le recours à des dispositions législatives provinciales qui assureront la conformité et la mise en oeuvre continue par les municipalités des stratégies de croissance, et qui modifieront les dispositions législatives qui pourraient se révéler incompatibles.

Si des dispositions législatives sont proposées, elles devront être claires et harmonisées aux autres dispositions législatives touchant les municipalités et les diverses parties intéressées, par exemple la *Loi sur les municipalités*, la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la *Loi sur les évaluations environnementales* et les plans provinciaux existants, dont le Plan de conservation de la moraine d'Oak Ridges et le Plan d'aménagement de l'escarpement du Niagara.

Les dispositions législatives éventuelles pourraient :

- obliger la province à adopter un plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe et d'autres régions de la province;
- établir les rôles et les responsabilités de la province et des municipalités pour ce qui est de mettre le plan en oeuvre et de veiller à la conformité avec ses orientations;
- établir un échéancier pour l'examen du plan et le compte rendu des critères de rendement (p. ex. un rapport sur les résultats);
- lier d'autres dispositions législatives et règlements provinciaux existants dans les domaines de l'infrastructure et de l'aménagement du territoire;
- obliger les municipalités de palier supérieur et les municipalités à palier unique à faire correspondre leur plan de croissance au plan et à faire en sorte que la mise en oeuvre du plan soit intégrée à leurs plans officiels et à leurs budgets des immobilisations.

Suivi et examen

Nul plan n'est complet si sa mise en oeuvre et son efficacité ne peuvent être suivies. Un résultat clé de ce processus sera une évaluation complète de la mise en oeuvre du plan. Un autre résultat appréciable sera un examen de ses répercussions sur la qualité de vie dans les collectivités touchées.

Stratégies

On réalisera la mise en oeuvre complète des stratégies du plan de croissance par les moyens suivants :

- veiller à ce qu'il y ait des mécanismes de gouvernance appropriés afin d'appuyer le plan, par exemple un facilitateur provincial et un groupe sélect qui sera chargé de suivre la mise en oeuvre du plan et de fournir des conseils;
- élaborer un ensemble approprié d'outils de réglementation et d'outils financiers afin d'aider les ministères, les municipalités et les autres parties intéressées lors de la mise en oeuvre du plan;
- examiner toutes les activités et politiques du gouvernement de l'Ontario afin de repérer toutes celles qui ne sont pas compatibles avec les objectifs du plan;
- établir les partenariats nécessaires avec les municipalités afin de parvenir à un consensus sur les hypothèses concernant la croissance et la mise en oeuvre du plan, par l'entremise des plans officiels municipaux;
- examiner régulièrement le plan;
- suivre les résultats obtenus grâce au plan ainsi que l'habitabilité et la durabilité des collectivités de la région élargie du Golden Horseshoe.

On se penchera aussi sur la nécessité d'adopter des dispositions législatives afin de conférer un statut au plan de croissance.

La province a mis sur pied un projet pilote visant la mise à l'essai d'un système de délivrance de permis d'exploitation dans les villes de Toronto, de Hamilton et d'Oakville, dans la municipalité régionale de Waterloo et dans le canton de Lake of Bays. Les cinq secteurs retenus pour ce projet pilote ont été choisis en vue de déterminer comment le système pourrait promouvoir un aménagement compatible dans les lieux historiques et les centres-villes, revitaliser les friches contaminées et protéger les rives fragiles ainsi que les zones fragiles des têtes de puits.

L'élaboration et la diffusion d'un indice d'habitabilité des collectivités de la région élargie du Golden Horseshoe pourraient servir à évaluer les collectivités en fonction d'indicateurs clés dans les domaines de la forme urbaine, de la qualité de l'environnement et de la vitalité économique.

L'indice donnera un aperçu des résultats obtenus dans les collectivités et de l'efficacité de la mise en oeuvre des stratégies du plan. Des indicateurs précis

pourraient comprendre une hausse de l'utilisation des transports en commun, les types d'habitation et l'abordabilité du logement, la longueur et le nombre des déplacements des navetteurs, la réduction des émissions dans l'atmosphère qui sont produites sur notre territoire et qui causent du smog, le nombre et la taille des projets de mise en valeur de friches contaminées, ainsi que le rythme de la croissance des exportations.

Prochaines étapes

Un plan stratégique et coordonné est essentiel si nous voulons obtenir une croissance positive et saine, qui contribue à la prospérité future de nos collectivités, tout en maximisant le rendement de nos investissements et en réduisant nos coûts au minimum. Nos collectivités de même que les terres et les ressources nécessaires pour permettre la croissance future sont des biens précieux qui ne sont pas illimités et que nous devons conserver et continuer à utiliser de façon efficiente et efficace.

Le plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe fournira le cadre général, la vision et les outils qui permettront de prendre des décisions cruciales au sujet de notre avenir et de réaliser les objectifs d'obtenir une qualité de vie élevée, une économie prospère, des collectivités où il fait bon vivre et un environnement durable.

Le plan fera fond sur les travaux antérieurs de nombreux partenaires, et il intégrera des aspects connexes d'initiatives clés du gouvernement provincial. Ainsi, il pourra nous aider à planifier et à décider de l'endroit où la croissance aura lieu et de la manière dont elle se produira, des investissements stratégiques nécessaires dans l'infrastructure pour appuyer cette croissance, de la manière de protéger nos acquis précieux et de procéder pour réaliser tous ces objectifs.

Pour bâtir le genre d'avenir que nous voulons pour nous et les générations futures, il faut apporter des changements véritables dans nos comportements et dans nos façons d'administrer, de coordonner nos décisions et nos initiatives, de planifier et de travailler ensemble. Ce plan de croissance fournira cette orientation, mais la réussite de sa mise en oeuvre exigera l'apport de toutes les parties intéressées, des gouvernements, des entreprises, des institutions, des groupes communautaires et des résidents.

Le plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe sera un document important car il façonnera notre avenir en ce qui a trait à notre économie, à nos environnements construits et naturels et à notre qualité de vie. Nous vous invitons à assister à l'une des séances d'information que nous tiendrons dans toute la région élargie du Golden Horseshoe au début de l'été 2004. Faites-nous part de votre opinion et de vos idées et posez votre pierre dans la construction d'un meilleur Ontario.

Veuillez nous faire parvenir vos commentaires par écrit d'ici le 24 septembre 2004.

Vous pouvez remplir un questionnaire de sondage en ligne et soumettre vos commentaires par voie électronique à www.placestogrow.pir.gov.on.ca

Vous pouvez aussi nous faire parvenir vos commentaires par écrit à :

Plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe

Ministère du Renouvellement de l'infrastructure publique
Secrétariat des initiatives de croissance intelligente
777, rue Bay, 16e étage
Toronto ON M5G 2E5

Télécopieur : 416 585-7639

Courriel : placestogrow@pir.gov.on.ca

Pour obtenir de plus amples renseignements ou commander des exemplaires supplémentaires du document de discussion, veuillez appeler notre ligne sans frais au 1 866 479-9781. Si vous appelez de la région de Toronto, composez 416 585-6746.

Annexe

Glossaire

agrégats

Les agrégats minéraux (agrégats) sont une ressource minérale non renouvelable qui est vitale pour la construction et l'entretien des infrastructures. Les agrégats sont principalement constitués de sable, de gravier, d'argile et de roche-mère (y compris les pierres servant à produire le béton, le ciment, la chaux et les briques d'argile). (Aggregate)

aménagement compact

Schéma d'aménagement du territoire en milieu urbain de densité moyenne et grande qui favorise l'utilisation efficace des terres, des quartiers où les habitants peuvent marcher, des utilisations multiples des terres (résidentielle, commerce de détail, travail et institutions, dans un seul quartier), la proximité des services de transport en commun et la réduction de la nécessité des infrastructures. Le mot compact est une expression relative et représente des densités effectives différentes dans les petites et dans les grandes villes. L'aménagement compact (on dit aussi *aménagement groupé*) n'est pas nécessairement un aménagement en hauteur. (Compact Development)

centres urbains émergents

Les centres urbains émergents ont certaines caractéristiques des centres urbains prioritaires, mais pas toutes. Avec le temps, au fur et à mesure que la région croît et que des investissements supplémentaires sont faits, ces centres deviennent eux aussi des noyaux et ils émergent comme des centres régionaux de la région élargie du Golden Horseshoe. Un grand nombre de ces centres urbains émergents ont déjà été relevés comme des cibles clés de la croissance future dans les plans officiels municipaux. (Emerging Urban Centres)

centres urbains prioritaires

Les centres urbains prioritaires sont dotés d'une infrastructure existante pour l'aqueduc, les égouts, les transports, l'éducation, la santé et les services sociaux, les institutions et l'activité industrielle. Cette infrastructure n'a pas atteint son point de saturation et elle peut absorber une croissance résidentielle et de l'emploi d'une manière efficiente. (Priority Urban Centres)

croissance équilibrée

Répartition de la croissance démographique et du nombre d'emplois de sorte qu'aucune collectivité ne soit vraiment à vocation unique et que les municipalités favorisent un aménagement mixte du territoire, c'est-à-dire des utilisations commerciales et résidentielles. (Balanced Growth)

croissance intelligente

La croissance intelligente est un concept intégré et innovateur en matière d'aménagement et de croissance urbaines durables. Plus de 200 territoires de compétence en poursuivent les objectifs partout dans le monde. (Smart Growth)

Déclaration de principes provinciale

Cette déclaration est publiée aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Son objectif est d'orienter les politiques touchant les questions d'intérêt provincial qui sont liées à la planification et à l'aménagement du territoire. Un document de discussion proposant des révisions à la Déclaration de principes provinciale a été publié en juin 2004. (Provincial Policy Statement)

densification

Le terme désigne généralement un aménagement ou un réaménagement à grande échelle dans les secteurs urbanisés existants, qui a pour effet d'accroître la densité dans une région. (Intensification)

friches contaminées

Terres qui peuvent comprendre des postes d'essence ou des immeubles industriels vacants, sous-utilisés ou abandonnés en ville ou en banlieue, ou d'anciennes exploitations minières ou forestières en milieu rural. Ces terres se prêtent bien à la densification pour des utilisations industrielles, commerciales ou résidentielles. (Brownfields)

friches urbaines

Le terme *friches urbaines* (on dit aussi *aménagement intercalaire*) s'utilise dans le cas des installations pour le commerce au détail qui ne sont plus en activité ou qui sont sous-utilisées et qui se prêtent bien à la densification puisqu'elles se trouvent souvent à proximité de corridors de transport importants. (Greyfields)

Groupe d'étude sur la ceinture de verdure

Groupe diversifié d'intervenants nommés en février 2004 par le ministre des Affaires municipales et du Logement afin de formuler des recommandations sur la manière la plus efficace pour la province d'établir une ceinture de verdure permanente dans le Golden Horseshoe. En mai 2004, le groupe d'étude a publié un document de discussion faisant état d'un certain nombre de méthodes proposées afin de créer une ceinture de verdure dans le Golden Horseshoe. (Greenbelt Task Force)

infrastructure

L'infrastructure comprend les systèmes et services de base dont a besoin une région ou une organisation pour fonctionner efficacement. L'infrastructure se répartit généralement en deux catégories, l'infrastructure massive et l'infrastructure souple. L'infrastructure massive comprend les structures physiques telles que les routes, les installations de transports en commun, les aéroports, les ports, les installations de distribution de l'eau et de traitement des eaux usées, les écoles, les hôpitaux et le matériel de télécommunication. L'infrastructure souple englobe habituellement les programmes et services fournis dans les collectivités tels que le perfectionnement des compétences, les services de santé, l'éducation et ainsi de suite. (Infrastructure).

plan « Établir des collectivités rurales fortes »

Plan ayant pour objectif que les collectivités rurales de la province profitent d'une économie prospère, d'un riche patrimoine culturel et naturel, et qu'elles disposent de la capacité ainsi que du leadership afin de maintenir et de rehausser une qualité de vie élevée. (Growing Strong Rural Communities Plan)

plan stratégique décennal d'investissement dans l'infrastructure

Le gouvernement élabore un plan stratégique décennal d'investissement dans l'infrastructure de l'Ontario, qui définira un plan d'action complet. Ce plan orientera la construction et la modernisation des installations de distribution d'eau et de traitement des eaux usées ainsi que des installations dans les domaines de la santé et de l'éducation. Il améliorera les services de transport en commun et la coordination afin de réduire l'engorgement routier. Il créera de nouveaux logements abordables. Il portera également sur d'autres priorités stratégiques touchant l'infrastructure. (10 Year Infrastructure Investment Plan)

protection des sources d'eau à l'échelle des bassins versants

La protection des sources d'eau est la première arme de l'arsenal visant à protéger l'eau des lacs, des rivières et des nappes aquifères souterraines. La protection des sources d'eau optimise le traitement de l'eau en réduisant le risque de contamination à la source. La planification à l'échelle des bassins versants tient compte des limites naturelles des plans d'eau en surface et des nappes d'eau souterraines, et non des limites définies par les cartographes. (Wastershed-Based Source Protection)

réforme de la planification

L'initiative de réforme de la planification consiste à examiner le système d'aménagement du territoire de l'Ontario. Les volets de cette réforme comprennent le projet de loi 26 [*Loi de 2004 sur le renforcement des collectivités (modification de la Loi sur l'aménagement du territoire)* proposée], l'examen quinquennal de la Déclaration de principes provinciale, la réforme de la Commission des affaires municipales de l'Ontario et des outils de mise en oeuvre qui pourraient être nécessaires pour que le gouvernement puisse réaliser ses objectifs visant à renforcer les collectivités. (Planning Reform)

Régie des transports de la région du grand Toronto

Organisme proposé qui serait chargé de coordonner la planification et les investissements dans le domaine des transports et d'harmoniser les modes de transport dans la région du grand Toronto. (Greater Toronto Transportation Authority)

région élargie du Golden Horseshoe

La région élargie du Golden Horseshoe comprend les villes de Toronto, de Hamilton et de Kawartha Lakes; les municipalités régionales de Halton, de Peel, de York, de Durham, de Waterloo et de Niagara; et les comtés de Haldimand, de Brant, de Wellington, de Dufferin, de Simcoe, de Northumberland et de Peterborough. (Greater Golden Horseshoe)

remplissage

Le terme *remplissage* (on dit aussi *aménagement intercalaire*) désigne généralement l'aménagement ou le réaménagement à petite échelle de terrains vacants ou sous-utilisés, qui sont situés dans des secteurs construits de collectivités existantes, où il existe déjà une infrastructure. (Infill)

ressources

Sont compris les terres agricoles, les éléments du patrimoine naturel, les forêts, les ressources en eau et les ressources minérales. Les ressources sont reconnues pour leur valeur écologique et économique. (Resources)

système du patrimoine naturel

Système de zones et de corridors naturels ou de liens physiques clés, par exemple des rivières et des vallées, qui revêtent une grande importance écologique et qui, ensemble, remplissent d'importantes fonctions écologiques, par exemple créer un habitat et améliorer la qualité de l'air et de l'eau. (Natural Heritage System)

terres incultes

Terres peu ou pas aménagées, habituellement situées en banlieue ou en milieu rural et qui, à l'heure actuelle, peuvent être utilisées ou pas à des fins agricoles ou récréatives. (Greenfields)

transport en commun d'un niveau supérieur/transports rapides

Transport en commun circulant sur une emprise séparée et exclusive, à l'extérieur des corridors mixtes. Il peut donc assurer un service plus fréquent que le transport en commun en circulation mixte. Il peut comprendre le rail lourd (tel le métro), le rail léger (tel le tramway) et les autobus circulant sur une emprise séparée. (High Order Transit/Rapid Transit)

zones habitées

Terres désignées dans le cadre du processus de planification municipal pour la construction ou l'aménagement urbain, de banlieue ou rural. Elles comprennent tout l'aménagement, allant des zones urbaines denses aux hameaux, et d'autres petites formes d'aménagement résidentiel. (Settlement Areas)

---

[1] Bourne, Larry S. *Social Change in the Central Ontario Region: An Issues Paper*. September 2002

[2] Conference Board du Canada, Statistiques 2000, fondées sur le PIB de l'Ontario : 354,8 milliards de dollars, le PIB de la RGT, de Hamilton, de Waterloo et de Niagara : 210,6 milliards de dollars, soit environ 60 % du total pour l'Ontario.

[3] Neptis Foundation. *Toronto-Related Region Futures Study*. August, 2002. p. 132.

[4] ibidem

[5] L'engorgement des routes dans le Centre de l'Ontario. MAML. 14 août 2002. http://www.mah.gov.on.ca/userfiles/HTML/nts_1_5861_1.html (« On estime que la congestion routière qui touche la RGT et Hamilton coûte à l'économie 2 milliards de dollars par an étant donné qu'elle retarde la circulation des biens. »). Également, Rapport du Comité des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario, p. 8 (1,8 milliard de dollars par an); Toronto Board of Trade. *A Strategy for Rail-Based Transit in the GTA*. p. 3 ("The cost of congestion to business could reach $3.0 billion annually, or 1.3% of regional GDP by 2021"); UDI 2001 (1,9 milliard par an dans la RGT).

[6] Neptis Foundation. *Toronto-Related Region Futures Study*. Août, 2002. p. 137 (Également, Rapport du Comité des initiatives de croissance intelligente du Centre de l'Ontario, p. 8).

[7] L'engorgement des routes dans le Centre de l'Ontario. MAML. 14 août 2002. http://www.mah.gov.on.ca/userfiles/HTML/nts_1_5861_1.html (« Le nombre d'avis de smog dans la région de Toronto est passé de 1 à 20 entre 1993 et 2001. »).

[8] SCHL, Indicateur des besoins impérieux de logement, selon les données du recensement de 2001.

[9] Groupe d'étude sur la région du grand Toronto, 1996. Rapport, janvier 1996, p. 12 (références supplémentaires dans Slack, 2002 *Municipal Finance and the Pattern of Urban Growth*. C.D. Howe Institute. No. 160, et TD Economics *Greater Toronto Area: Canada's Primary Economic Locomotive in Need of Repairs*, May 2002 p. 15).

[10] Neptis Foundation. *Toronto-Related Region Futures Study*. August, 2002. p. 50; The Greater Toronto Home Builders' Association. *Growth and Urban Land Need in Ontario*. February, 2003

[11] www.smarthgrowth.org

[12] Groupe d'étude sur la région du grand Toronto, 1996. Rapport. Toronto : Imprimeur de la Reine.

[13] Réseau GO

[14] Statistique Canada, recensement de 2001

[15] Ministère de Richesses naturelles, 2003

Ontario

ISBN 0-7794-6505-9
Payé par le gouvernement de l'Ontario
©Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2004
Available in English